

L'IMPORTATION DES
VIANDES FRIGORIFIÉES
EN FRANCE
PENDANT LA GUERRE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

présentée et soutenue le Lundi 20 Novembre 1922, à 3 heures 1/2

PAR

GUY PÉRIER DE FÉRAL

Licencié ès Lettres

Diplômé de Législation Algérienne et de Droit Musulman

Ancien Attaché au Cabinet du Sous-Secrétaire d'Etat au Commerce (Ravitaillement)

Président : M. GERMAIN MARTIN.

Suffragants : { MM. PERREAU } Professeurs
HITIER }

PARIS

LIBRAIRIE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ERNEST SAGOT & C^{ie}

19, RUE CUJAS ET RUE VICTOR-COUSIN, 10

1922

THESE
POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

L'IMPORTATION DES
VIANDES FRIGORIFIÉES
EN FRANCE
PENDANT LA GUERRE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

présentée et soutenue le Lundi 20 Novembre 1922, à 3 heures 1/2

PAR

GUY PÉRIER DE FÉRAL

Licencié ès Lettres

Diplômé de Législation Algérienne et de Droit Musulman

Ancien Attaché au Cabinet du Sous-Secrétaire d'Etat au Commerce (Ravitaillement)



Président : M. GERMAIN MARTIN.

Suffragants : { MM. PERREAU } Professeurs
HITIER }

PARIS

LIBRAIRIE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ERNEST SAGOT & C^{ie}

19, RUE CUJAS ET RUE VICTOR-COUSIN, 10

1922



Digitized by the Internet Archive
in 2026

INTRODUCTION

L'importation des viandes frigorifiées est un de ces problèmes d'Economie Nationale, qui se posèrent impérieusement dans le déchaînement de la guerre et auxquels le Gouvernement eut à faire face. La consommation des viandes frigorifiées étant alors nulle en France, il eut tout à organiser pour répondre à des besoins sans cesse accrus.

Période peu propice sans doute aux expériences d'ordre économique que celle-là, où la libre concurrence et l'initiative privée, considérées comme nécessaires au bon fonctionnement des entreprises, faisant défaut se trouvèrent remplacées par le Monopole absolu de l'Etat, unique importateur et dispensateur unique.

L'expérience ainsi réalisée, comme toutes celles qui résultent des tentatives d'Etatisation, peut être discutée en sa signification économique, elle n'est pas de celles que l'on puisse louer sans réserves.

Il n'est que trop certain que la substitution de services publics, peu préparés à suppléer à la disparition d'Entrepreneurs et de Commerçants que guidait

le ressort de l'initiative individuelle, s'est traduite, en beaucoup de matières, par des pertes pécuniaires considérables, qui contribuent aujourd'hui à grever lourdement notre dette publique.

Mais, il est des circonstances, la guerre en fut une, où il est nécessaire d'agir vite, où il faut créer, afin d'obtenir, quels que soient les sacrifices qu'ils nécessitent, les résultats indispensables au gain de la lutte. Dans la période que nous avons vécue, l'intervention exclusive du Gouvernement a indéniablement permis une coordination et une unité d'action qui dans cette guerre d'usure où les faits économiques apparaissaient comme des facteurs primordiaux, a favorisé la victoire.

La paix vint, les Institutions étatistes devaient disparaître dès qu'une situation normale de libre concurrence se serait rétablie. Or, le retour à la vie normale ne s'est pas encore effectué, il a fallu différer. Les bouleversements des changes, et concomitante, la stagnation mondiale du Commerce et de l'Industrie n'ont pas permis, dès le lendemain de l'armistice, de revenir à un régime de liberté.

Il n'eût pas été sage de le faire.

Il fallait, par des mesures prudentes, des atermoiements, laisser aux industriels, le temps de se réadapter à un milieu économique qui durant de longues années encore diffèrera de celui que nous avons autrefois connu.

C'est pourquoi le Gouvernement a cru longtemps

devoir conserver un droit d'intervention et de regard sur tout ce qui touche au ravitaillement.

La libre circulation des grains à l'intérieur de la France a été rétablie en mai 1921 ; elle existe également en ce qui concerne les achats de céréales exotiques.

Pour les viandes, le décret de novembre 1920 équivaut à une liberté à peu près complète qui, au moment où paraîtra cette thèse aura été officiellement proclamée.

Nous avons cru devoir étudier l'importation des viandes en suivant un ordre aussi rigoureusement logique que possible, mais en l'alliant à la succession chronologique des événements.

Après un coup d'œil sur la situation du marché des viandes dans le monde, sur la situation de la France et de ses colonies au point de vue de l'industrie frigorifique, nous avons examiné les mesures préconisées en France par des spécialistes des questions agricoles, pour remédier à une diminution du cheptel français que les prélèvements nécessaires à la consommation des troupes rendaient redoutable.

Ce qui fut fait, les Conventions conclues avec l'Angleterre pour l'achat en commun des viandes frigorifiées, l'intéressante création d'un Comité interallié des viandes, nous conduisirent à étudier avec les achats effectués dans nos Colonies, le transport de ces viandes par mer, leur débarquement, enfin leur répartition.

Prenant les viandes depuis leur origine, nous les

avons suivies jusqu'à leur distribution aux armées et à leur vente à la population civile.

C'est alors que nous présentons nos conclusions sur l'avenir de l'Industrie frigorifique en France, nos vœux en faveur d'une réforme du marché des viandes que MM. les Ministres, André Paisant, Fernand David et Massé, s'accordent pour reconnaître nécessaire.

Nous avons essayé de tracer les caractéristiques que cette réforme, semble-t-il, devrait épouser pour répondre aux desiderata des agriculteurs comme aux réclamations des consommateurs. Dans cette voie, nous nous rencontrons d'accord avec les techniciens.

Eux, comme nous, en souhaitent ardemment la réalisation.

LIVRE PREMIER

La situation du marché mondial des viandes avant la guerre

CHAPITRE PREMIER

GENERALITES SUR LES VIANDES FRIGORIFIEES

§ 1. — Les découvertes de Charles Tellier.

En 1873, l'ingénieur français, Charles Tellier, exposa devant l'Académie des Sciences, la possibilité de préserver pour une durée prolongée, la viande de toute décomposition, par l'effet d'un froid sec : voisin ou inférieur à 0° (1).

On sait que, si après l'abatage, on laisse la viande de boucherie exposée à une température modérée, dans une atmosphère sèche, la viande se raffermir d'abord, se dessèche, prend un vernis brillant de teinte foncée. En même temps, elle se peptonise et le résultat

(1) Académie des Sciences, 1873 et Séance du 5 octobre 1874.

L. Marchis, *Production et Utilisation du froid*. — Dunod, 1906, *Froid Industriel*. — Alcan, 1913. J. Simons, *Application du froid dans le commerce des viandes*.

de cette opération chimique est d'attendrir la viande qui est alors plus agréable à consommer.

Si, on continue à laisser la viande exposée à l'air libre, au bout d'un temps plus ou moins long viendra, par l'action de l'ensemencement des bactéries ou micro-organismes, la putréfaction.

Si, au contraire, on permet à la peptonisation de se produire seule, et que l'on neutralise ou diminue l'activité des bactéries, la putréfaction ne se produira pas ou sera retardée indéfiniment.

Or, le froid possède la propriété, non sans doute d'empêcher tout ensemencement, mais de prévenir leur multiplication.

Il en résulte, et c'est ce que démontra Charles Tellier, qu'en faisant agir le froid sur la viande quelques heures après l'abatage, on pourra la conserver tant que la basse température se maintiendra.

Après une expérience sur le steamer « City of Rio de Janeiro » qu'un accident de machine fit manquer, Charles Tellier aménagea en 1876, sur un autre navire « Le Frigorifique » une chambre froide de 25 m. $\times$ 8 $\times$ 4, dans laquelle la basse température nécessaire était maintenue par une circulation de saumure et des bacs à glace.

Il chargea cette cale de viande de bœuf et de mouton. Parti de Rouen le 10 septembre, il accosta à Lisbonne, puis se dirigea sur Buenos-Ayres où il arriva après un voyage de trois mois et demi, le 25 décembre. Là, les viandes transportées furent examinées et recon-

nues parfaitement propres à la consommation (1).

Au retour, l'expérience fut renouvelée avec le même succès.

En 1877, Charles Tellier équipa un nouveau cargo, le « Paraguay ». Il partit de France en août et arriva à Buenos-Ayres où le résultat était attendu avec un très grand intérêt par les autorités fédérales et les éleveurs. Les viandes débarquées le 23 septembre ne présentaient aucun signe de décomposition.

Au voyage de retour, qui, à la suite d'avaries dura près de huit mois, le chargement (80 tonnes) fut trouvé également, absolument intact.

De fait, les viandes transportées furent, les unes consommées dans un banquet au Havre, les autres cédées aux troupes et aux Hôtels et partout, trouvées excellentes.

§ 2. — Diverses catégories de viandes frigorifiées.

Il faut cependant distinguer deux sortes de viandes frigorifiées. Le terme de viande frigorifiée étant le terme générique qui sert à désigner les viandes conservées par les procédés Tellier qu'améliorèrent MM. Cailletet, d'Arsonval, Regnault, Amagat, Mathias et Claude Leblanc, par leurs remarquables expériences sur la liquéfaction des gaz et la production du froid par leur détente brusque. (2)

(1) Lieutenant de vaisseau Bataille. *Navires frigorifiques*. (Challamel, éditeur, 1918), page 8.

(2) *L'Industrie du froid*. Science et Vie. Avril 1913. — Professeur E. Marchis.

C'est, d'une part, la viande congelée (frozen beef) préparée et maintenue à une température inférieure de plusieurs degrés à 0 (—12 en moyenne) et, d'autre part, la viande réfrigérée (chilled beef) soumise à une température égale ou très légèrement supérieure à 0°.

La viande congelée est celle qui subit le plus de modification. Elle perd, par l'action du froid sec, une petite quantité d'eau en subissant une légère dessiccation, la fibre musculaire est terne, le muscle devient tendre et friable. Les graisses prennent parfois un léger goût de suif.

Au contraire, la viande réfrigérée subit une dessiccation superficielle plus prononcée qui enrobe le cœur de la viande d'une couche imperméable aux microbes et empêche le développement des germes internes (1).

La perte d'eau est moindre et les graisses ne rancissent pas.

Ces deux catégories de viandes ont une égale valeur nutritive, mais le goût de la viande réfrigérée est plus fin et ne peut être discerné de celui de la viande fraîche.

Il semble d'ailleurs que la consommation de la viande réfrigérée se développe de plus en plus. C'est ce que l'on peut observer notamment dans la clientèle anglaise.

(1) Rapport Cosnier, n° 1285, Chambre. — Session de 1916, pages 97-99. Rapport Maurice Quentin. — Annexe n° 29 au *Journal Officiel* du 8 juin 1915; publié également dans la revue *Le Froid*, T. III, 1915, page 69.

La viande réfrigérée est loin de présenter cependant les mêmes avantages que la viande congelée. Sa conservation est très limitée comme durée. Il suffit d'une légère augmentation de température pour la corrompre; elle ne peut supporter de longs voyages et doit être consommée aussitôt sa sortie de l'Entrepôt frigorifique où son maintien en bon état ne peut être garanti au delà de huit semaines (1).

La viande congelée, au contraire, est d'une manipulation facile, enveloppée d'une gaze et recouverte d'une enveloppe de toile, elle est par là préservée des souillures. Si elle a été bien préparée, c'est-à-dire avec des chairs saines, elle peut, au sortir du frigorifique, se conserver isolée par une simple couche de tourbe ou de paille de deux à quatre jours.

En frigorifique, sa durée de conservation est à peu près indéfinie. Trois faits le prouvent :

Il existe, et on montre encore en Argentine, un quartier de viande conservé en frigorifique depuis plus de 25 ans et qu'aucune altération n'a affecté.

Deux ans après la guerre Hispano-américaine, on découvrit dans un entrepôt des Philippines, le reliquat d'un stock de viande congelée provenant du Ravitaillement américain et qui fut consommé à ce moment par les troupes.

En 1914, on montrait au marché de Smithfield à

(1) Des conférences ont été faites en 1921 à MM. les Officiers Elèves du cours spécial de l'Intendance, où ces questions et notamment les qualités des viandes frigorifiées ont été traitées avec beaucoup de précision.

Londres, un quartier de bœuf conservé à titre expérimental depuis 14 ans, resté parfaitement sain.

Enfin, et actuellement, des viandes restent parfois 18 mois ou 2 ans en frigorifique, sans rien perdre de leurs qualités.

§ 3. — Préparation des viandes réfrigérées et congelées.

La préparation des deux qualités de viande frigorifiée se fait sommairement de la manière suivante (1) :

Abattues, dépouillées et lavées, découpées en quartiers symétriques pour le bœuf ou en carcasses entières pour les moutons, les viandes séjournent pendant 24 heures dans une salle à température moyenne (+ 5° environ) où elles subissent l'opération du ressuage, c'est-à-dire que se produit la coagulation des exsudats sanguinolents qui, desséchés forment la couche brillante enrobant la viande.

Accrochées à des rails aériens, les viandes circulent à l'abri de toute souillure ou meurtrissure et sont introduites dans une salle dont la température avoisine 0°. Au bout de 48 heures, toute la masse du quartier a pris la température de la pièce, elle est dite réfrigérée.

Transportée dans un dock frigorifique parfaitement sec, exempt de toute semence de moisissure,

(1) M. de Goer de Herve. *L'Industrie Frigorifique*.
Bulletin de la Société d'Hygiène alimentaire, 1917, n° 5, pages 264-265.
L. Marchis, Simons. *op. cit.*

la viande réfrigérée peut s'y conserver, comme il a été dit, de 4 à 8 semaines. Sortie du frigorifique, elle se réchauffe progressivement et peut être consommée sans aucune autre préparation spéciale de décongélation.

Si, en sortant de la première salle à -5° , on expose à un froid de -12 à -15° , les liquides qui imbibent les tissus se congèlent et le quartier prend l'aspect d'un bloc rigide ayant la dureté du bois et ne pouvant être débité qu'à la hache ou à la scie.

La viande est dite alors congelée à cœur (1).

Entreposée dans des chambres froides à -10° , sa conservation est indéfinie, mais au moment de la consommation, elle nécessitera une décongélation lente et progressive variant de 24 à 72 heures qui lui rendra de l'élasticité et permettra de la débiter aisément (2).

Les avantages que présente l'application des procédés frigorifiques sont énormes; nous les énumérons brièvement :

Durée indéfinie de conservation des viandes congelées.

Utilisation parfaite des sous-produits dans des abattoirs modernes.

Facilités de manipulation dans des conditions de salubrité indiscutables.

Vente au bas prix au consommateur.

(1) De Goer de Herve. Article cité.

(2) Notes de M. Martel, *Le Froid*, 1915, T. III. — M. Monvoisin, *L'Utilisation des viandes congelées*. Bulletin de la Société d'Hygiène alimentaire. 1917, n° 6, page 338.

Economies considérables pour le transport, quant au tonnage utile transporté.

Suppression des pertes résultant du décès des animaux embarqués vivants pour de longs parcours, ou de leur amaigrissement.

Ouverture de débouchés nouveaux pour les pays producteurs (Argentine, Australie).

CHAPITRE II

LES PAYS PRODUCTEURS DE VIANDE FRIGORIFIÉE EN 1913

La fabrication des viandes frigorifiées, congelées ou réfrigérées, depuis 1883, année où se firent les premières exportations de l'Argentine, a pris un essor considérable dans les deux Amériques et en Australie. Ce sont ces pays qui, avec les usines alors récemment construites à Madagascar et en Afrique du Sud, fournissaient en 1913, la presque totalité de la production mondiale des viandes frigorifiées.

§ 1. — L'Australasie (Cheptel et établissements frigorifiques)

L'Australasie (Australie et Nouvelle Zélande) était le grand pays d'approvisionnement pour l'Angleterre qui y prélevait la majeure partie de ses viandes frigorifiées.

a) Australie.

Le cheptel australien seul représentait en 1914 : 11.497.000 têtes de bovidés, soit les 9/10 du cheptel français, et près de 100 millions de moutons.

Pour exploiter ces ressources, un assez grand nombre d'usines s'étaient installées dans les grandes régions d'élevage.

Dans le Queensland, ces abattoirs traitaient plus spécialement des bœufs, dans les Nouvelles Galles du Sud, des moutons. C'étaient, pour le Queensland, les établissements :

Etablissements	Villes	Par jour		Capacité d'entreposage
		Bœufs	Moutons	
Bergl Australia	Bowen	200	"	1.500 tonnes
Birt et Co	Brisbane	120	"	800 "
Murrarie Works	"	170	"	1.030 "
Borthwick and Sons	"	180	"	1.000 "
Burdekin River Meat preserving	Townsville	200	"	1.000 "
Central Queensland Meat export	Rockampton	250	3000	2.000 "
Cook and Co	Bedbank	320	1000	150.000 carcasses
Gladstone Meat Works of Queensland	Gladstone	210	1500	1.200 tonnes
Queensland Meat export	Brisbane	300	2500	105.000 carcasses
Ross River Works	Townsville	500	1000	140.000 "

C'étaient donc des établissements importants et par leur capacité d'abatage et par leurs entrepôts. Certains d'entre eux pouvaient emmagasiner plus de 30.000 quartiers de bœufs à la fois.

Dans la Nouvelle Galles du Sud, où l'élevage du mouton était presque exclusivement pratiqué, certaine usine pouvait sacrifier jusqu'à 24.000 moutons par jour et emmagasiner dans ses chambres froides 170.000 carcasses de moutons.

Par contre, trois usines seulement abattaient des

bœufs, de 100 à 150 par jour et elles complétaient cette entreprise en sacrifiant de 3 à 5.000 moutons.

Les abattoirs frigorifiques de cette province étaient les suivants :

Nouvelles Galles du Sud

Etablissements	Villes	Par jour		Capacités d'entreposage
		Bœufs	Moutons	
Australian Chilling and Freezing Co Ltd . . .	New Castles	100	3.000	60.000 carcasses
Birt and Co Ltd . . .	Pymont	150	3.000	40.000 "
Cook and Co	Parramatta	150	5.000	8.000 quartiers
Dubbo Freezing Works . .	Dubbo		500	100.000 carcasses
Forbes Freezing Works . .	Dubbo		1.200	3.000 "
Metropolitan Ice and Cold Storage	Sydney		1.200	5.000 "
New South Wales Fresh Food	Sydney		24.000	40.000 "
Nyngan Freezing Works . .	Sydney		900	170.000 "
Pantoral Finance Ass Ltd . .	Sydney		2.500	5.000 "
Riverina Frozen Meat . . .	Deniliquin		1.500	75.000 "
Sydney Ice Skating Rink				
Cold Storage	Sydney		1.800	40.000 "
Young Freezing Works . . .	Sydney		800	Néant

Dans les autres provinces australiennes, Australie du Sud et de l'Ouest — Etat de Victoria — les établissements frigorifiques exploitaient uniquement des moutons; leur capacité d'abatage variait de 1.000 à 7 et 8.000; la capacité d'entreposage de 3.500 à 150 et 200.000 carcasses.

Certaines d'entre ces usines s'étaient uniquement spécialisées dans la fabrication d'agneau frigorifié.

Australie du Sud

Etablissements	Villes	Par jour		Capacités des entrepôts
		Moutons	Agneaux	
South Australia Government	Port Adelaide	8.000		200.000 carcasses
Light Square Works . . .	Adelaide	3.000		65.000 "

Australie de l'Ouest

Western Freshfood . . .	Freemantle	1.000		3.500 "
-------------------------	------------	-------	--	---------

Victoria

Angliss & Co	Melbourne	1.000		20.000 "
Imperial Freezing Works .	Footscray		7.000	90.000 "
Borthwick & Sons	Portland		1.000	20.000 "
Brooklyn Freezing Works .	Footscray		2.500	20.000 "
Cook & Co	Melbourne		3.000	60.000 "
Fletcher Ltd	Geelong		1.600	28.000 "
Geelong Harbour Trust . .	"	4.000		116.500 "
Melbourne Ice Skating & Re- frigerating Co	Melbourne		3.000	60.000 "
Melbourne Refrigerating Works	"		1.000	20.000 "
Sennit and Sons	"		1.000	20.000 "
Victorian Butter Factories .	"		2.000	20.000 "
Victorian Government . . .	"		3.500	90.000 "
Wimmera Inland Freezing .	Murtoa		2.600	36.000 "

La saison d'abatage commence dans ce pays en avril et finit en octobre, ce qui permet une exploitation complète du cheptel.

En outre, des puits artésiens ayant été creusés dans les régions sèches, l'élevage est susceptible d'un très grand développement et d'une utilisation d'autant plus rationnelle que le cheptel bovin qui y a été acclimaté appartient aux grandes races de Durham et d'Hereford dont le rendement en viande est considérable.

Par contre, des périodes de sécheresse assez pro-

longées, déciment parfois le troupeau dans une forte proportion.

La valeur totale des exportations en 1912, année où le cheptel était évalué à 11.150.000 têtes de bovins et 97 millions de moutons, s'élevait à 3.223.109 livres sterling.

La Métropole britannique avait sur cette somme, versé 2.745.184 livres, représentant :

.732.834 quartiers de bœuf;
1.643.790 carcasses de mouton;
1.239.689 carcasses d'agneau (1).

L'Afrique du Sud, de son côté, avait reçu :

43.789 carcasses de moutons;
2.398 carcasses d'agneaux;
64.062 quartiers de bœuf.

En outre :

98.806 carcasses de moutons;
52.395 carcasses d'agneaux;
136.649 quartiers de bœuf,

étaient exportés sur diverses destinations.

En 1913, derniers chiffres sur lesquels au moment de la guerre on peut tabler, l'Angleterre recevait d'Australie :

1.084.832 quartiers de bœuf;
2.963.751 carcasses de moutons;
1.458.766 carcasses d'agneaux,

pouvant ensemble être évaluée à 150.000 tonnes.

(1) Contre 521,382 quartiers de bœuf en 1911, 1,962,048 moutons et 1,650,231 agneaux. — Rapport Maurice Quentin, *Le Froid*, 1915, T. III. page 77.

L'exportation totale était alors de 179.000 tonnes; en 1914, elle était encore de 171.200 tonnes (1).

b) Nouvelle Zélande.

Les viandes de mouton que produisent principalement ses usines étaient et sont encore particulièrement appréciées sur le marché de Londres.

On y abat également des bœufs : en 1911, 204.742 têtes.

Trente-trois établissements divers comme puissance d'abatage ou en capacité d'entreposage, étaient en fonctionnement au moment de la guerre; un d'eux, le plus puissant, pouvait abattre journellement 8.000 carcasses et en entreposer 180.000; les autres étaient de force moyenne.

Etablissements	Villes	Par jour		Capacités des entrepôts
		Bœufs	Moutons	
Auckland Farmers Freezing	Auckland		1.600	45.000 carcasses
Banks Cooperative Meat Distributing Company . .	Wellington	50	250	
Birt and Co	Bluff	40	2.000	100 000 "
Borthwick and Sons. . .	Hastings		2.500	40.000 "
Waitera Works	Waitera		3.000	50.000 "
Canterbury Frozen Meat .	Christchurch		6.000	10.000 "
Fairfield Works	Ashburton		4.000	180 000 "
Parcora Works	Timaru		45.000	100.000 "
Christchurch Meat and Co .	Picton		1.900	30.000 "
Islington Works.	Christchurch		6.000	120.000 "
Smithfield Works	Timaru		5.000	100.000 "
Oamaru Works	Oamaru		1.000	30.000 "
Burnside Works.	Dundin		1.500	60.000 "
Gear Meat Preserving and Freezing Company . .	Wellington		8.000	180.000 "
Gisborne Sheepfarmers Frozen Meat & Co.	Gisborne	150	4.080	120.000 "

(1) Documents recueillis par le Beau, de Londres. — Ressources et besoins des alliés.

Etablissements	Villes	Par jour		Capacités des entrepôts
		Bœufs	Moutons	
Hellaby Ltd	Auckland		1.200	5.000 "
National Mortgage Agency Ltd	Palmerston		1.000	25.000 "
Nelson Brot	Christchurch		1.500	55.000 "
Tomoanah Works	Hanke's Bay		3 500	95.000 "
Tarnhern Works	Gisborne		2.500	65.000 "
Nelson Freezing Co	Nelson		350	10.000 "
North British and Hanke's Bay Freezing	Napier		1.500	30.000 "
Patea Farmers Cooperative (Patea Freezing Co) . . .	Patea		625	1.500 "
South Orego Freezing . .	Balclutha		1.000	25.000 "
Southland Frozen Meat . .	Makarewa		3 000	Néant
Mataura Works	Mataura		3 000	110.000 "
Bluff Works	Bluff			110.000 "
Tokomaru Sheepfarmers Freezing Company . . .	Tokomaru	40	2.000	60.000 "
Wanganni Meat Freezing Co	Wanganni		2.000	40.000 "
Wellington Farmers Meat Co	Masterton		2.000	43.000 "
Wellington Meat Export .	Wellington		6.000	150.000 "
Whangarei Freezing Co . .	Auckland	50	600	12.000 "

Sur un cheptel d'environ 24 millions d'ovins et de 2 millions de bovins : il avait été abattu en 1911 :
204.742 bœufs ; 3.960.750 moutons ; 4.006.230 agneaux.

Les exportations avaient été à ce moment pour ces diverses catégories de viandes de :

117.909 quartiers de bœuf ; 24.393.998 quartiers de moutons ; 3.901.784 carcasses d'agneaux.

Le principal destinataire en était, comme de juste, l'Angleterre, qui recevait en 1911 :

165.546 quartiers de bœuf ;
1.795.259 carcasses de moutons ;
3.427.237 carcasses d'agneaux.

En 1913 :

126.750 quartiers de bœuf;

2.249.705 carcasses de moutons;

3.423.919 carcasses d'agneaux (1)

soit 120.000 tonnes (2) sur une production totale de 124.000 tonnes.

Le cheptel à ce moment pouvait être évalué à :

2.050.000 bovins ;

24.800.000 ovins.

Toutefois, en raison de l'exploitation intensive à laquelle il avait été soumis, il avait fallu se préoccuper de la reconstitution, de sorte que la situation au point de vue production ne paraissait pas excellente en 1914.

§ 2. — Afrique du Sud.

En 1911, l'Afrique du Sud comptait 3.500.000 bovins, près de 5 millions au moment de la guerre; répartis sur 756.000 kilomètres carrés.

En 1914, l'Angleterre recevait 700 bœufs frigorifiés en provenance de l'Afrique du Sud soit 241.742 kg. valant 310.840 frs. L'industrie frigorifique y était donc à sa naissance.

Jusqu'en 1914, d'ailleurs, ce pays avait été importateur de viande congelée d'Australie et de Nouvelle Zélande.

(1) Rapport Maurice Quentin, Massé. Rapport Cosnier.

(2) Documents recueillis par le Bureau de Londres. *Les besoins des Alliés*, p. 56.

§ 3. — Amérique du Sud.

Cheptel, Paturages, Usines, Exportations.

A.) — Argentine.

C'est en Argentine que s'est le plus développée l'industrie frigorifique que des conditions très favorables d'élevage en des pacages étendus favorisent. (1).

C'est de ce pays que l'Angleterre tirait, avant la guerre, plus de la moitié de la viande frigorifiée qu'elle consommait, soit en viande congelée, soit et surtout en viande réfrigérée (2); c'est vers ses ports que se trouvaient orientées les grandes lignes de navigation britannique affectées à ces transports spéciaux et c'est vers eux également que naviguaient les quelques navires frigorifiques possédés par les compagnies françaises.

Par sa capacité d'élevage : paturages naturels immenses et toujours fournis, l'Argentine se classait en 1914 au premier rang des pays producteurs de viande frigorifiée du monde.

De fait, en 1912, son cheptel bovin comprenait 29.016.000 têtes et son cheptel ovin 80.000.000 environ (3).

(1) Le 1^o frigorifique construit dans ce pays l'a été sur l'initiative de M. Sansinena en 1881.

(2) Viande réfrigérée Argentine dirigée sur l'Angleterre en 1913 : 2,350,300 quintaux anglais.

(3) Contre 29,116,625 bovins et 67,211,754 ovins en 1908.

En 1916, le Ministre de l'Agriculture Argentin ne prévoyait pas que le

Or, il était à prévoir et c'est ce qu'écrivaient les argentins que ce cheptel était susceptible de se développer encore dans une large mesure (1), capable de répondre à toutes les demandes qui pourraient être faites et on donnait pour signe que malgré l'accroissement des exportations passées de 1.434.078 quartiers en 1910, à 2.086.780 en bœuf congelé en 1912 ; de 1.608.608 quartiers à 2.269.474 en bœuf réfrigéré pour les mêmes années et de 2.843.676 carcasses de moutons à 3.266.755 pour les mêmes années ; l'effectif du troupeau argentin n'avait pas varié et était même en légère augmentation en ce qui concerne le cheptel bovin.

Le Ministère de l'Agriculture de l'Argentine ajoutait qu'il y avait de plus, d'immenses zones de territoires renfermant d'excellents paturages qui n'étaient pas encore peuplés et qui pouvaient contenir des millions de têtes de bétail, ce qui permettait de conclure que l'Industrie frigorifique se trouverait quand ces régions d'élevage seraient convenablement exploitées en présence d'une matière première presque inépuisable (2).

Voici quelles furent en 1913 les quantités totales de viandes exportées :

marché des établissements frigorifiques puisse être entravé par suite de la pénurie de bétail. (Rapport de l'Aide-Vétérinaire Cesari en mission en Amérique du Sud). Annuaire du Département de l'Agriculture U. S. A., 1913, Washington.

(1) M. Dellet. Le Transport des Viandes Frigorifiées. *Revue Scientifique* 27 juillet 1889.

(2) *Bulletin du Ministère de l'Agriculture Argentin Buenos-Ayres*, 1908.

Viande de bœuf :

1.102.938 quartiers (viande congelée) ;

2.989.805 quartiers (viande réfrigérée) (1) et en viande de mouton et pour 6 mois seulement : 958.007 carcasses.

Il existait en 1914 8 usines en plein fonctionnement.

M. Maurice Quentin les range dans son rapport en deux catégories.

D'une part, les établissements montés avec un capital Nord Américain qui dépendaient du beef trust et qui sont restés dans la dépendance des firmes de ce pays (dont la « Blanca » et « The Plata Cold Storage. »)

D'autre part, les établissements à capital anglais-argentin : « British and Argentine Meat Co », — « The las Palmas Produce » — « The Smithfield Argentine Meat » ; à capital argentin seul : « Compagnie San-sinena de Carnes Congeladas » et « le Frigorifico Argentino ».

Leur organisation permettait en moyenne l'abattage de 500 bœufs par jour et de 4 à 5.000 moutons (2).

(1) *Live stock journal*, 1915. — Cosnier, rapport, 1,282, page 67.

(2) Exportation des viandes frigorifiées Argentines (en tonnes) :

1897 : 55,135	1903 : 159,669	1909 : 277,152
1898 : 65,700	1904 : 186,366	1910 : 328,810
1899 : 65,706	1905 : 231,208	1911 : 398,750
1900 : 81,000	1906 : 221,197	1912 : 413,026
1901 : 107,917	1907 : 208,007	1913 : 432,157
1902 : 150,093	1908 : 259,661	1914 : 427,656

Lieutenant de Vaisseau Bataille, *Navires frigorifiques*, page 14.

Le tableau ci-dessous fait ressortir exactement la puissance de chacun de ces établissements.

Etablissements	Ports d'exportation	Animaux abattus par jour	
		Bœufs	Moutons
La Negra (C ^{ie} Sansinena) . . .	Buenos-Ayres	800	5.000
Cuarteros " . . .	Bahia-Blanca	200	3.000
The River Plate Fresh Meat C. L.	Campana	500	5.000
Las Palmas Produce C. L. . . .	Zarate	500	5.000
La Blanca (C ^{ie} Carnes congeladas argentinas)	Buenos-Ayres	400	4.000
La Plata Coldstorage (Smith Beef Company)	La Plata	450	5.000
Frigorifico Argentino	Buenos-Ayres	350	5.000
Smith and Argentine C. L. . . .	Zarate	150	800

B) — Uruguay.

On évaluait communément le cheptel de ce pays — en 1912 — à 8.192.602 bovidés et à 26.286.296 ovins (1).

Cependant, les conditions d'élevage y étant les mêmes que pour l'Argentine immédiatement voisine, on estimait en 1914, que ce pays serait dans l'avenir, capable de fournir un gros appoint pour la consommation mondiale.

Deux usines exploitaient ce cheptel, toutes deux filiales des compagnies argentines : « Plata et Sansinena ».

Dans le seul premier semestre de 1913, ces deux établissements avaient réfrigéré 7.780 quartiers et

(1) L'Industrie de la Viande dans l'Amérique du Sud. — Melvin, chef du Bureau Officiel de l'Industrie du bétail. Washington, 1914.

congelé 200.842 quartiers et 245.774 carcasses de moutons.

En outre, deux établissements se montèrent dès 1909 pour exploiter les ressources de la Patagonie San Gallegos et San Jullian.

C) — Venezuela.

La firme anglaise de Vestey brothers exploitait à Puerto Cabello, une usine susceptible de fournir annuellement environ 10.000 tonnes de viande frigorifiée.

D) — Patagonie (Chili).

Ce pays possédait surtout un cheptel ovin qu'exploitaient plusieurs usines frigorifiques.

Companhia Frigorifica de Patagonia à San Gregorio — South American Export Syndicate à Rio Seco, abattant chacun 2,000 moutons par jour.

E) — Brésil.

Le Brésil avait commencé depuis deux ans seulement à exploiter en grand son troupeau bovin et ovin.

Une loi du 12 novembre 1912 avait accordé aux Etablissements frigorifiques créés ou à créer et durant 30 ans, l'exemption des impôt et taxes d'abatage et d'exportation, tout en les soumettant à un contrôle sanitaire.

Le cheptel brésilien était estimé en 1912 à 23.467.000 têtes de gros bétail ; 11.968.000 pores et 11.801.000 moutons pour les seuls états de Sao Paulo, Rio Grande do Sul, Bahia, Minas Geraes, Espiritu

Santa Catherina, Sergyse et Parana. Il y avait là matière à une exploitation fructueuse (1).

Plusieurs frigorifiques s'étaient montés, profitant des avantages qu'accordait la loi de 1912 dans les Etats de Sao Paulo et de Rio Grande do Sul.

Dans l'Etat de Sao Paulo, c'étaient les établissements de Barnetos et Osascos. Celui de Barretos, équipé pour abattre et congeler par jour 450 bœufs et un nombre égal de porcs ou de moutons était la propriété d'une Société brésilienne. Celui d'Osascos pouvait abattre et congeler 1.000 bœufs — 1.000 porcs et 15.000 moutons par jour.

Etat de Rio Grande do Sul :

Ce seul état possédait 8.000.000 de têtes de bovidés — 3.200.000 moutons — 1.100.000 porcs.

Un établissement, celui de la Companhia frigorifica de Rio Grande était alors en projet ou en construction ; sa capacité d'abatage prévue était de 600 à 700 bœufs et autant d'ovins par jour.

Cependant, le Brésil n'exportait pas encore — en 1914 — et ne pouvait qu'être considéré comme un pays en voie d'équipement et par conséquent de ressources éventuelles.

(1) En 1914 : Ce Cheptel s'élevait à 30,705,000 bœufs, 18,399,000 porcs, 10,653,000 moutons.

Etablissements	Ports d'exportation	Bœufs	Moutons	Por
Companhia Frigorifica Pastoral	Barratos	450	450	450
" Frigorifica "	Osascos	1000	1500	1000
Companhia Frigorifica . .	Rio Grande	700	700	

§ 4. — Amérique du Nord. — Pays producteurs.

A) — Etats Unis.

Le Cheptel de la grande république américaine s'élevait en 1914 à :

56.507.000 têtes de gros bétail ;

51.487.000 moutons ;

61.178.000 porcs (1).

Toutefois, il suffisait tout juste pour la consommation du pays.

Et les Etats-Unis, autrefois exportateurs de viande avaient peu à peu perdu leur place sur le marché jusqu'à devenir importateurs.

En effet, dans la période 1906-07 les exportations de bétail qui s'étaient élevées à 270.219 tonnes tombaient pour 1912-13 à 2.000 tonnes seulement.

En même temps, les exportations de viande abattue : congelée ou salée, tombaient de 175.806.949 livres en 1906-07 à 4.709.047 livres en 1912-13.

La diminution des abatages était sensible également ; proportionnellement de 8,5 % pour les bœufs — 13,2 % pour les veaux — 3,2 % pour les moutons, ceci en 1913-14.

(1) Cosnier. Rapport 1.282, page 66.

Malgré une industrie frigorifique très développée, l'appoint des Etats-Unis ne semblait pouvoir être escompté que comme intermédiaire (1) ou comme ne pouvant fournir, à moins de prélèvements exagérés sur le cheptel, qu'un appoint d'assez faible importance.

B) — Canada.

Le cheptel de ce pays comprenait :

6.066.000 bovidés ;

2.038.662 ovins ;

2.656.400 porcs.

Or sa population s'élevait à 7.206.643 habitants (2)..

Par conséquent, le total de ses exportations en viande congelée ne pouvait qu'être assez faible.

De fait, il décroissait chaque année, depuis 1907.

	Bovins	Ovins	Porcins	Total	
1900	354.002	13.002	137.350	74.650	T.
1901	29.300	2.200	27.250	59.400	T.
1903	60.500	2.650	43.850	108.200	T.
1905	48.250	1.000	74.950	125.700	T.
1907	41.750	450	76.650	120.000	T.
1908	39.950	350	67.550	109.050	(3)

On pouvait cependant espérer tirer de ce pays des ressources plus grandes en recourant à un abatage plus intensif.

(1) Les Etats-Unis exportaient en 1901 : 159,482 tonnes de bœuf congelé, en 1904 : 17,817 tonnes ; on estimait en 1913 que le déficit annuel était de 1,952,872 têtes de bétail. (Rapport de Maurice Quentin, p. 68.

(2) Recensement de 1911.

(3) Documents recueillis par le Délégué du Ravitaillement de Londres, page 58.

§5. — Les Colonies Françaises.

Alors que dans les pays des deux Amériques, d'Australie et de l'Union sud Africaine, l'industrie frigorifique avait pris en vingt années un essor rapide, dans les colonies françaises, au contraire, sauf à Madagascar, les établissements frigorifiques étaient inexistants (1).

Etait-ce défiance ou pusillanimité de la part des capitalistes ou des entrepreneurs français, ou bien, les conditions économiques étaient-elles si défavorables qu'elles entravaient toute entreprise nouvelle ?

L'une et l'autre de ces causes jouèrent :

Pusillanimité et défiance, sans doute, car c'est un fait, malgré le développement inouï de notre empire colonial depuis 1870, malgré que l'idée coloniale ait fait de notoires progrès dans notre race, on n'aime pas à risquer son capital dans les colonies d'où parfois viennent de décevants réveils, on préfère des entreprises conçues en des pays déjà développés.

Conditions économiques défectueuses, oui aussi, Les industries frigorifiques fonctionnaient déjà depuis plusieurs années lorsque quelques industriels songèrent à en créer en Afrique, donc, difficulté dès l'origine pour se créer des débouchés, lutte âpre qui rebutait, surtout, comme c'est le cas en Afrique, lorsque le voisinage des pays à élevage intensif du sud afri-

(1) Massé, ancien Ministre. *Le troupeau français et la guerre*. Librairie Agricole, 1915. Bulletin de la Société Scientifique d'Hygiène alimentaire. Volume VIII, 1920, n° 1, page 29.

cain empêche une exportation rémunératrice vers des pays proches.

Conditions économiques défectueuses encore car, à part Madagascar, nous ne possédons pas de pays susceptible de nourrir un nombreux cheptel. En Afrique équatoriale, les ravages de la mouche tsé-tsé, en Afrique occidentale, ceux de la peste bovine rendent pour les uns, tout élevage impossible, pour les autres créent un aléa considérable.

Mais surtout, infériorité résultant de la difficulté de l'écoulement vers la métropole, vers cette métropole qui eut dû au contraire venir en aide à l'industrie naissante. Les éleveurs français n'avaient-ils pas obtenu en 1888 l'introduction dans le texte de la loi de douanes d'une prescription formelle exigeant qu'aux viandes importées abattues, adhérassent la fressure, les poumons et viscères. C'était rendre toute importation de viande frigorifiée impossible. Ce n'est qu'en 1912, qu'un décret avait fini par supprimer toutes les conditions mises par la loi du 26 mai 1888 à l'importation des viandes congelées et ce n'est qu'à dater de cette époque que l'on put songer à exploiter le cheptel colonial à l'aide de procédés frigorifiques. De 1912 à 1914 dans deux de nos colonies, des abattoirs bien outillés s'étaient installés, elles étaient les seules où en 1914, ces installations existaient.

C'étaient : A) Le Sénégal. — B) Madagascar.

A) — Le Sénégal.

Le groupe des colonies de l'Afrique occidentale

française possédait en 1914 un cheptel assez important. Mais, par suite de la difficulté des transports, il était impossible de compter sur l'ensemble des colonies du groupe pour alimenter un abattoir. Seul, l'abattoir régional permettait une utilisation aussi complète que possible, à des frais moindres, des disponibilités du troupeau de la Colonie.

En Guinée française, le recensement de 1908 accusait un total de 250.000 bovidés ; en 1913, de 387.000.

Au Soudan et au Sénégal, au Niger comme en Mauritanie, l'élevage était également bien développé et le cheptel total du groupe Soudan-Sénégal pouvait être évalué en 1914 à environ 10 millions de bœufs, 5.000.000 de moutons et 6.000.000 de chèvres (1).

Les races bovines qui composaient ce cheptel appartenaient à la race Zébu, soit à la variété Peuhl de Cayor, Baol et du Sine Saloum, soit de la race N'Dama ; les unes et les autres très rustiques, s'engraissant facilement et étaient susceptibles d'un bon rendement. Le rapport du poids net au poids vif, pour un type moyen de 300 kilogs étant de 47 % environ.

Comptant utiliser cette situation, la Société frigorifique de Chanaud & C^o avait projeté d'installer à Lyndiane (Sénégal) une usine dont l'installation particulièrement bien étudiée permettait d'abattre 200 bœufs par 24 heures et d'emmagasiner dans des chambres froides de 3.000 m. c. 350 tonnes de viande, elle

(1) Rapport de M. Aldigé. — Annales coloniales le 17 décembre 1912.
Rapport de M. le Député Cosnier, n° 1928, session de 1916, pages 84-85.

pouvait fabriquer 5.000 kg. de glace par jour et en plus, 3 à 4.000 kg. de conserves.

En outre, les sous-produits devaient être utilisés de la manière la plus avantageuse.

B) Madagascar.

En 1910, la grande île comptait, chiffre officiel établi d'après la déclaration des éleveurs en vue de l'établissement des rôles de perception de l'impôt, 4.492.130 bovidés, chiffre que des économistes estimaient inférieur à la réalité et portaient à 10 et 12 millions (1).

La race est celle des zébus ou bœufs à bosse d'un poids moyen de 350 à 400 kg., donnant un rendement de 55 % à la boucherie. On pouvait d'après les services vétérinaires disposer pour l'abatage d'environ 700.000 têtes par an à des prix assez faibles de 80 à 90 francs en moyenne par tête.

En outre, la colonie élevait un très grand nombre de porcs dont l'exportation représentait alors plus d'un million de francs.

L'abondance du bétail bovin, le bas prix du bétail sur pied avaient déterminé les industriels à établir un certain nombre d'usines de conserves et de frigorification (2).

(1) Rapport Cosnier, n° 1928, page 88. — Gouverneur Général Picquier: Rapport du 4 août 1913. — Rapport Maurice Quentin, pages 72 à 75. — Rapport de M. You, Dr au Ministère des Colonies au Congrès International du froid, Vienne, 1910.

(2) Lettre du Ministre des Colonies du 13 avril 1921 au sous-secrétaire d'Etat du Ravitaillement. — Rapport Cosnier, 1928, page 89. — Rapport de la Con Sale, instituée à la Chambre pour l'utilisation du cheptel de Madagascar. — Documents parlementaires, 1917. — Rapport Cosnier, n° 1928, page 90.

En 1914, il existait 4 usines en plein fonctionnement :

1. — à Majunga, près de Boanamary, usine appartenant à la Société Générale frigorifique en fonctionnement depuis le 1^{er} août 1914;

2. — à Diego Suarez, les deux établissements de la Scama et de l'Antongombato équipés pour la fabrication des conserves (depuis 1911).

3. — à Tamatave, la Société Rochefortaise installait une usine capable de produire 3.000 tonnes de viande congelée par an.

Ces établissements pouvaient traiter 718 têtes de bétail par jour, dont 468 pour l'usine de Majunga et 50 pour la Société Rochefortaise.

La Compagnie Générale frigorifique dont l'usine était installée près de Boanamary à elle seule abattait 468 têtes de bovins par jour, pour parvenir à une production annuelle d'environ 15.000 tonnes.

Ses acheteurs étaient principalement répandus dans les provinces de Marinarina Marondava — Analalova — Andilemaria — elle possédait en outre des parcs à bestiaux comme réserve à Ambatomala — Andolava et Mavatonama.

Cependant, et par suite d'une émigration des tribus qui élevaient des bestiaux, elle était obligée d'étendre de plus en plus ses achats vers le Sud ; il en résultait des inconvénients, les bestiaux ayant à parcourir trois ou quatre centaines de kilomètres avant d'arriver à l'abattoir perdaient de leur poids ou mouraient épuisés. Aussi, la Compagnie frigorifique avait-elle acquis

trois chalands de 360 et 400 tonnes chargés de conduire les achats par mer jusqu'à proximité de l'usine.

La Société Rochefortaise possédait à Tamatave une usine outillée pour la fabrication de la viande congelée. Sa production pouvait être évaluée à environ 30.000 tonnes par an.

* * *

La production mondiale des viandes en réunissant les éléments que nous venons d'exposer, pouvait à la veille de la guerre, s'établir ainsi :

Amérique du Sud	464.000 tonnes
Australie	179.000
N ^{lle} Zélande	124.000

Tonnes 767.000

CHAPITRE III

LES PAYS CONSOMMATEURS DE VIANDE FRIGORIFIÉE

Après avoir examiné quelle était en 1914 la production mondiale des viandes frigorifiées, et quels étaient les pays producteurs, il est indispensable de dire quels pays absorbaient les viandes disponibles.

§ 1) — L'Angleterre.

L'Angleterre était depuis plusieurs années et est, depuis, restée le pays où se consomme la plus grande quantité de viande frigorifiée.

Si l'on estime la production mondiale de ce produit à 800.000 tonnes, l'Angleterre en absorbait, à elle seule, 700.000, soit les 7/8, et cette proportion se maintenait depuis plusieurs années ; c'est ainsi que :

	1910	1911	1912	1913
L'Angleterre absorbait :	610.000	628.000	642.000	720.000 T.
Les autres pays	15.000	32.000	36.000	45.000 T. (1)

La presque totalité des exportations de l'Australie et de la Nouvelle Zélande était déjà bien avant la guerre, absorbée par les docks frigorifiques anglais : d'énormes quantités de viande frigorifiée de l'Amé-

(1) Documents recueillis par le Bureau du Ravitaillement à Londres.
Les besoins des Alliés. — Archives du Ravitaillement.

rique du Sud, de Rio de la Plata (et par là on entendait l'Uruguay et l'Argentine) venaient chaque année compléter les importations.

Nous avons vu les quantités qui, depuis 1912 étaient chaque année expédiées des colonies anglaises sur la métropole, il n'est pas inutile de grouper ces renseignements en un tableau, comme l'a fait M. Maurice Quentin dans son rapport et de les comparer aux importations venues d'autres pays.

Viandes consommées

		1914	1913	1912	1911
Quartiers de bœuf	Australie	1.236.466	1.084.832	732.834	521.382
	Nouvelle Zélande	321.784	126.750	157.850	165.546
	Argentine	852.612	1.060.312	1.580.644	1.410.159
	Uruguay-Vénézuéla	456.256	345.030	226.381	113.547
	Etats-Unis	55.307	"	"	"
	Afrique du Sud	700	"	"	"
		2.923.125	2.616.924	2.697.709	2.210.634
Moutons Nombre de carcasses	Australie	2.088.222	2.963.751	1.643.790	1.962.048
	Nouvelle Zélande	2.616.650	2.249.705	2.315.453	1.795.259
	Argentine	1.489.812	1.361.993	2.227.374	2.603.409
	Uruguay et Patagonie	552.117	782.005	489.989	455.534
		6.746.801	7.377.454	6.676.606	6.816.250
Agneaux Nombre de carcasses	Australie	1.634.608	1.458.766	1.239.689	1.650.231
	Nouvelle Zélande	3.564.534	3.423.919	3.179.838	3.427.236
	Argentine	599.044	391.537	712.065	890.865
	Uruguay et Patagonie	243.852	284.489	200.967	175.801
		6.042.038	5.558.711	5.332.559	6.144.133

(1) Revue de Weddel et Co, 1914.

(2) Sur les chiffres de l'année 1913, la viande réfrigérée comptait 2,370,516 quintaux anglais contre 2,010,120 en viande congelée; en 1914: 3,242,188 quintaux de viande réfrigérée et 1,813,789 pour la viande congelée. (Le quintal anglais étant pris pour 52 K°).

Mais, par ailleurs, ces quantités ne représentaient que 40 % de la consommation de l'Angleterre en viande. Celle-ci pouvait être évaluée à 1.800.000 tonnes environ, chaque année, ce qui représentait une consommation moyenne annuelle par habitant de 70 kgs.

Le cheptel des Iles Britanniques, composé de 12.114.560 bovidés, de 27.886.090 ovins et de 3.939.899 porcins, suffisait pour répondre à une demande de plus d'un million de tonnes, ce qui représentait un abatage de près de 2.400.000 bœufs, sans compter les moutons et les pores.

Quant aux prix pratiqués, ils n'avaient pas, malgré l'introduction de 646.290 tonnes en 1913, subis une baisse trop considérable et nuisible à l'élevage national. Ils étaient en 1913 de 1,60 pour la viande de bœuf écossais; de 1,44 pour le bœuf anglais, de 1,90 pour le mouton écossais, de 1,78 pour le mouton anglais, et de 2,20 pour l'agneau.

Par contre les prix de la viande congelée étaient sensiblement plus bas, 7 à 8 pence la livre (et dans l'été de 1913) 0,95 — ceux de la viande réfrigérée d'un meilleur aspect étaient alors de 1,20.

La clientèle qui s'approvisionne de ces diverses catégories de viande appartient aux diverses classes sociales. Si la viande fraîche est considérée comme une viande de choix, la viande réfrigérée convient aux fortunes moyennes et la viande congelée est accessible aux bourses les plus modestes.

Absorbant comme nous l'avons dit, les 7/8 de la production de viande frigorifiée du monde, l'Angle-

terre détenait par ses compagnies de navigation, le marché Européen des viandes frigorifiées. Elle avait pour cela des entrepôts (notamment à Southampton — Smithfield) très vastes (1) et bien aménagés contenant toujours une importante réserve (2).

§ 2) — La France.

La France, par contre, à laquelle suffisait pour sa consommation un cheptel en bon état, n'avait pas, pour ainsi dire, fait l'expérience, avant 1914, de consommer des viandes congelées ou réfrigérées.

Les éleveurs avaient d'ailleurs obtenu du Gouvernement le vote de deux textes, ceux du 26 mai 1888 et du 11 janvier 1892 — qui, par leurs exigences équivalaient pratiquement à la prohibition d'importer des viandes conservées.

Le décret de 1888, disposait dans son article 4 que :

« les importateurs de viande des espèces bovines
« ou porcines devaient présenter les animaux com-
« plets, soit entiers, soit découpés par moitié ou par
« quartiers suivant les usages de la boucherie, les dif-
« férents morceaux se juxtaposant entre eux avec les
« poumons adhérent naturellement; les parois in-
« ternes de l'abdomen devaient, en outre, ne porter
« aucune trace de raclage ou de grattage. Toutefois.
« les morceaux de choix de l'espèce bovine (filet et

(1) 29,000 tonnes de capacité.

(2) Ces docks pouvaient contenir une réserve de viande suffisante pour répondre à une consommation de quatre mois.

« aloyau) pouvaient être admis à l'état de pièces isolées. »

La loi de janvier 1892 ajoutait que les viandes fraîches de mouton ne pourraient être importées que découpées par quartiers, les fressures adhérentes à l'un des quartiers de devant.

Ces dispositions eurent pour résultat indéniable, d'une part d'empêcher la création d'établissements frigorifiques dans nos colonies, d'autre part, d'exposer le public aux fluctuations en hausse que l'organisation défectueuse du marché des viandes fraîches rendent inévitables.

On finit par s'apercevoir en 1912 des inconvénients du système, de fait, l'importation de la viande fraîche qui avait été en 1860 de 1424 tonnes, en 1870 de 4.000 tonnes, en 1880 de 8.900 tonnes et en 1890 de 11.000 tonnes était descendue en 1900 à 2.120 tonnes et en 1910 à 1.500 tonnes.

On permit, alors (décret du 6 janvier 1912 supprimant ceux de 1909 et 10) l'introduction de filets et aloyaux de bœuf, de langues, culottes et palerons, rognons, ris de veau et cervelles, et de rognons et cervelles de mouton.

Puis le décret du 22 Mai 1912 soumit les viandes frigorifiées, ovine, bovine ou porcine, en provenance de l'Algérie ou des possessions françaises, aux mêmes dispositions que les viandes étrangères, toutefois, avec cette réserve que, si elles avaient été visitées au lieu d'abatage par un vétérinaire officiel, il n'y aurait pas obligation de laisser adhérer les viscères aux mor-

ceaux expédiés ; les ovins, en outre, pouvaient être expédiés entiers.

C'était, tout en maintenant une réglementation trop sévère et voulue vis-à-vis des viandes de bœuf étrangères, rendre cependant possible l'industrie frigorifique des colonies.

Dès la mise en vigueur de ce décret, un petit courant d'importation se créa. Des viandes congelées tirées des frigorifiques anglais, furent vendues dans la Basse Seine. Ce commerce limité par l'absence de frigorifiques dans les villes de France, représentait pour 1913 et pour les six premiers mois de 1914 : 13.099 quintaux.

§ 3) — L'Allemagne.

L'Allemagne avait depuis plusieurs années et, alors qu'auparavant, suivant la politique des agrariens, elle se refusait aux importations, commencé à construire de nombreux entrepôts frigorifiques.

35,4 % de ses abattoirs, étaient munis de chambres froides et la surface de ces chambres était de 128.742 m².

Elle pouvait donc avoir d'importantes réserves de viande congelée.

D'un autre côté, elle se préoccupa avant la guerre, d'importer des viandes frigorifiées américaines. Des négociations furent menées en 1912 avec les plus importantes des Sociétés Argentines de congélation, pour importer des carcasses de moutons. Des offres

furent faites, à des conditions identiques à celles faites à l'Angleterre, c'est-à-dire 8 pfennigs le kilo, plus 2 pfennigs pour les frais d'examen des viandes, livraison à Hambourg.

Il n'y fut pas donné suite cependant et on se contenta de l'apport des viandes congelées de l'abattoir de Varsovie (1).

(1) Rapport de M. Qentin, page 82.

LIVRE II

CHAPITRE IV

LA SITUATION EN FRANCE EN AOUT 1914 au point de vue de nos approvisionnements en viande

§ 1. — Mesures prévues par l'Intendance pour le ravitaillement des armées

L'Intendance Militaire n'était pas cependant restée absolument indifférente au développement de l'industrie frigorifique dans le monde. Elle avait pensé à se servir des chambres froides et des viandes congelées, pour le cas échéant, compléter les approvisionnements tirés du pays.

Cette pensée n'était pas, malheureusement entrée dans une voie de réalisation.

Deux ans avant la guerre, une Commission avait bien été constituée au Ministère de la Guerre, pour envisager le problème.

Elle avait procédé à des essais de transports sur wagons spéciaux, à l'aide de cadres frigorifiques système de Chanaud. Elle avait fait aménager sur ses instances, des chambres froides dans quelques villes de l'Est. A cela s'était bornée son action.

La guerre nous trouvait donc absolument démunis de ressources de ce côté. L'approvisionnement du pays, celui des armées devaient être assurés sur le cheptel du territoire. L'Angleterre supprimait immédiatement le courant d'importation, insignifiant d'ailleurs de viandes congelées, sur le Havre et la région normande.

L'armée devait, aux termes des instructions contenues dans la série des B. O. relatifs aux services de l'Intendance en campagne, être approvisionnée par le bétail du territoire, réquisitionné par les Commissions d'achat militaires, en vertu de la loi du 3 juillet 1877.

C'étaient ces animaux qui, acheminés à proximité du front, maintenus dans des parcs à bétail devaient assurer l'alimentation des troupes.

Système défectueux au possible, l'acheminement du bétail était long, fatiguant pour celui-ci qui dépérissait ou mourait, mal soigné dans les parcs. En contact avec des animaux suspects de maladie, pas abrités, les pertes, les déchets étaient considérables.

Abattue dans des conditions d'hygiène déplorables, véhiculée souvent dans un long parcours, meurtrie par les cahots des autobus, souillée dans les diverses manutentions, la viande n'arrivait pas en bon état aux ordinaires des Compagnies, surtout quand les conditions atmosphériques étaient défavorables.

Embarrassants quand il fallait les charger sur wagons, se prêtant peu aux mouvements d'une armée en campagne, cause d'une perte de tonnage utile, le système des troupeaux d'armée était peu économique; la perte du cinquième quartier (abats, peau, sabots,

cornes, sang, graisses...) constituait enfin un gaspillage des plus regrettables.

Ce qu'était, d'un autre côté, la situation de l'Industrie frigorifique en France, on peut la résumer en disant qu'elle était inexistante.

Des essais de construction d'entrepôts, d'ailleurs insuffisants — pas d'abattoirs industriels, pas de wagons à parois isolées, tel était le bilan — tout était, en somme, à créer.

Une mesure, cependant, avait été envisagée dès le temps de paix. On s'était toujours promis de supprimer dès le premier jour de la mobilisation éventuelle, les droits de douane à l'importation des denrées alimentaires (1). On espérait favoriser ainsi une importation sans cesse grandissante de viande, de céréales et, d'autre part, il apparaissait inutile que l'Etat supporte en raison des droits d'entrée, une augmentation quelconque des prix.

La mesure prévue fut réalisée par deux décrets du 2 août 1914, qui supprimaient, d'une part, le droit de douane de 35 francs par quintal, prévu au tarif minimum pour les viandes conservées et, d'autre part, abrogeaient les obligations d'ordre technique (adhérence de la fressure, découpage par quartier) (2).

C'était rendre possible l'introduction de viandes congelées étrangères, chose que l'on n'avait voulu

(1) Loi du 12 juillet 1906.

(2) Le 10 septembre 1914 furent également suspendus les droits de douane à l'importation du bétail sur pied et le 15 octobre, la mesure fut étendue aux importations de viandes fraîches abattues.

faire jusqu'ici que pour les viandes coloniales (décrets de 1912).

Immédiatement, soit directement, soit par l'intermédiaire de nos alliés anglais, des marchés furent passés avec des firmes américaines ou anglaises pour la fourniture de cargaisons de viandes congelées d'ailleurs flottantes à ce moment.

§ 2. — La situation du cheptel.

Le problème restait cependant entier — il était particulièrement grave.

Le cheptel français pourrait-il supporter sans que son avenir fût gravement compromis, le prélèvement que l'alimentation des troupes et de la population rendait nécessaire, étant donné que la mobilisation de 4 millions d'hommes accroissait la consommation de viande dans une énorme proportion.

Que fallait-il faire ? Le Ministre de la Guerre, les Pouvoirs publics, s'en préoccupèrent immédiatement.

Il était clair qu'il fallait sauvegarder le troupeau, importer beaucoup, non du bétail sur pied, en raison des aléas des transports maritimes et des frais, mais des viandes abattues. Or, là, tout était à créer.

Pendant que le Ministre de l'Agriculture, dès les derniers mois de 1914 se préoccupait, d'accord avec son collègue du Commerce, d'établir un bilan des existants et des besoins, l'Intendance, elle, cherchait à se procurer des ressources. Elle put, au mois de janvier 1915, s'entendre avec l'Angleterre, un contingent de 20.000 tonnes par mois fut promis.

C'était quelque chose déjà; on pouvait maintenant faire des prélèvements moindres sur le troupeau.

Mais celui-ci du fait de l'invasion, et par la consommation des quatre premiers mois de guerre, avait subi une telle diminution, qu'il apparut nécessaire au plus haut point aux Pouvoirs Publics, de développer l'importation de viandes étrangères et de restreindre les réquisitions.

Une Commission fut constituée au Ministère du Commerce, chargée d'évaluer les ressources du territoire et les mesures à prendre.

Nous examinerons ses travaux, ses conclusions qui eurent pour corollaire, le dépôt d'un projet de loi autorisant le Gouvernement à acquérir 120.000 tonnes de viande congelée pour l'armée, avec cessions possibles à la population civile.

Mais, ce qui ne doit pas être perdu de vue, c'est que l'Intendance n'avait pas attendu des mesures législatives pour agir, que déjà elle avait à sa disposition par le Gouvernement anglais d'importantes quantités de viande congelée, qu'un accord du 27 janvier 1915 lui avait réservées.

Ceci explique le plan que nous avons suivi. Nous exposerons la situation des premiers mois de guerre et le rôle de la Commission extra-parlementaire, le dépôt et la discussion du projet de loi, mais aussi l'accord de Londres et les négociations poursuivies pour son adaptation aux dispositions du projet de loi.

a) Le cheptel avant la guerre.

En 1913, le cheptel français comptait, d'après les statistiques publiées par le Ministre de l'Agriculture (1), corroborées par les études de M. le Ministre Massé :

284.190 taureaux;
1.843.160 bœufs;
7.794.270 vaches;
2.853.650 élevés au-dessus d'un an;
2.312.240 jeunes,
soit un total pour l'espèce bovine de 14.787.710 têtes.
293.640 bœliers;
2.580.810 moutons;
9.288.460 brebis;
3.968.480 agneaux,
au total 16.131.390 têtes. Enfin 7.035.850 porcs.

Pour avoir la situation exacte, connaître l'intégralité des ressources, il est nécessaire de compléter ces indications par le tableau des importations, des exportations, de connaître la balance de ces échanges internationaux.

Nous empruntons à M. Cosnier le tableau qu'il a publié dans son rapport sur l'introduction de viandes congelées (2) :

(1) Statistiques agricoles annuelles. — Imprimerie Nationale.

(2) Rapport 1282, page 22.

Importations	Exportations	Différence en nombre	Poids moyen	Différence en Poids	
				Négative	Positive
Bœufs 19.238	47.919	— 28.481	418	11.900.000	
Vaches 2.766	23.146	— 20.380	368	7 500.000	
Taureaux 306	6.715	— 6.409	290	1.858.000	
Bouvillons 67	482	— 415	100	41.100	
Génisses 494	1.667	— 1.163	100	116.000	
Veaux 1.901	85.559	— 83.659	50	4.180.000	
Moutons 969.775	11.062	+ 958.713	18		17.250.000
Agneaux 815	34.118	— 33.503	12	402.000	
Porcs 217.974	29.802	+ 188.172	90		16.950.000
				25.997.000	34.200.000

Excédent des importations 8.203.000

	Importations	Exportations	Différences
Viandes fraîches	8.872.800	3.277.600	5.595.200
Viandes salées	8.251.500	1.028.200	7.223.300

Total général excédent des importations 12.818.500

Ce cheptel suffisait avant la guerre à la consommation normale du pays (environ 38.000.000 d'habitants).

Et, soit que l'on envisage les évaluations de M. Martel, soit celles de M. Lucas, on pouvait estimer que l'on abattait chaque année :

4.900.000 bovins (veaux, vaches ou bœufs);

7.200.000 porcs;

8.520.000 ovins,

ou, pour M. Martel, seulement 7.550.00 agneaux, brebis ou moutons.

Le troupeau français répondait à cette demande, sans d'autre fluctuation que celle résultant de la sécheresse ou des épidémies.

Il était en lente mais constante augmentation, le nombre des vaches, taureaux et bœufs passait, au

cours des années 1900-1905-1910-1913, par une croissance continue :

Années	Bœufs	Taureaux	Vaches	Elèves	Jeunes
1900	1 855.234	319.607	7.819.582	2.798.696	1.727.713
1905	1.778 584	281.298	7.515 564	2.741 390	1.998.016
1910	1.889.660	269.270	7 596 250	2.804.180	1.972 670
1913	1.843.160	284.190	7.794 270	2.853.650	2.012.040

Par contre, le troupeau ovin était en décroissance extrêmement rapide que compensait l'apport annuel de 800 à 1.000.000 de moutons d'Algérie.

b). Situation créée du fait de la guerre.

Du fait de la guerre, la situation se trouvait profondément modifiée :

Deux causes : la mobilisation ; l'invasion.

La mobilisation avait amené sous les drapeaux dans la zone des armées environ : 3.800.000 hommes. Beaucoup, cultivateurs pour la plupart, ne consommaient chez eux de viande que de loin en loin.

D'autres étaient loin de demander à l'alimentation carnée toutes leurs ressources énergétiques.

Or, alors que la consommation moyenne annuelle pouvait être, par habitant, d'environ 150 grammes par jour, elle était portée, pour les troupes du front à 500 grammes, pour celles de la zone des étapes à 450 grammes.

En outre, les armées belges et anglaises prélevèrent dès les premiers mois de la guerre, des quantités importantes de viande, sans doute remplacées plus tard en viandes frigorifiées par le Gouvernement anglais, mais qui manquèrent alors.

Entin, il faut tenir compte de la diminution de rendement des animaux abattus.

Comme autre cause, nous avons indiqué l'invasion. Dix départements français avaient été plus ou moins touchés, soit par le séjour des armées, soit par l'emprise allemande. Le troupeau de ces régions comprenait 893.113 bovidés. Une partie seulement, 5 pour cent, soit 44.655 têtes put être sauvée lors de l'avance allemande et forma le parc d'approvisionnement de siège de Paris. Le reste, resta en territoire occupé.

On y comptait également 357.678 porcs, 1.083.136 moutons, dont un petit nombre put être évacué (1).

En outre, les réquisitions militaires ayant pour cause les besoins des armées, furent appliquées sur le reste du pays, et, bien que dès octobre 1914 il fût décidé que l'on mettrait hors de réquisition les vaches pleines, les reproducteurs primés, les génisses et les bœufs de travail, les prélèvements faits par l'Intendance n'en causèrent pas moins une diminution du cheptel que M. Maurice Quentin évaluait à 11,26 %.

Le 31 décembre 1914, 735.156 bovidés, 241.493 moutons, 141.068 porcs avaient été réquisitionnés (2).

En résumé, fin 1914, le troupeau français se présentait de la manière suivante :

12.668.000 bovidés	contre	140.787.000.
14.038.000 ovins	contre	16.131.000;
5.926.000 porcs	contre	7.035.000.

(1) Documents de la Commission des Réparations. Mémoire des dommages de guerre à indemniser par le gouvernement allemand. (Reichs-druckerei, Berlin, 1920, pages 33 à 37.

(2) *L'Effort agricole de la France pendant 6 mois de guerre*. Publication faite par ordre de M. Fernand David. (Annexe au *Journal Officiel* du 9 avril 1915).

CHAPITRE V

LA COMMISSION EXTRAPARLEMENTAIRE DES VIANDES CONGELEES

En présence de cette situation, M. Fernand David, Ministre de l'Agriculture qui s'efforçait sans cesse d'obtenir de la Guerre que les réquisitions fussent faites avec plus de mesure, constitua, d'accord avec son collègue du Commerce, M. Gaston Thomson, une Commission qui eut pour mission d'étudier les mesures que comportait la situation.

Deux Commissions spéciales furent ainsi créées en février 1915, l'une sous la présidence de M. Dariac, avait pour mission d'étudier dans quelles conditions on pourrait importer en France de la viande sur pied; l'autre, présidée par M. Méline, devait s'occuper des importations de viande frigorifiée.

La Commission spéciale présidée par M. Dariac conclut, malgré les énormes difficultés que cette mesure aurait soulevée, à l'importation de 200.000 têtes de bétail provenant de Madagascar, du Canada et de l'Argentine.

Ces conclusions n'étaient pas pratiques. Q'eût été

immobiliser de longs mois pour un tel transport des navires nombreux, essuyer de lourdes pertes durant la traversée et, finalement amener en France un bétail dont le prix de revient eût été très élevé et qui, peut-être, eût apporté dans notre troupeau des germes épidémiques.

Tout au contraire, la Commission présidée par M. Méline et qui devait examiner la situation du troupeau, rechercher dans quelles conditions des viandes frigorifiées pourraient être introduites, offrait un intérêt beaucoup plus considérable.

Par sa composition, elle réunissait les spécialistes du froid, à côté d'hommes politiques éminents, connaissant à fond les questions agricoles. Elle comprenait, en outre, les représentants du Ministre de la Guerre à la Direction des Vivres.

MM. Jules Develle, Lebon, Gomot, Clémentel, Darniac, Metin, Reynaud, Massé, anciens Ministres; MM. Decker-David, Calvet, sénateurs; M. Maurice Quentin, ancien président du Conseil Général de la Seine; M. Dausset, aujourd'hui sénateur.

Le général Abaut, de la Direction des Vivres, l'Intendant général Ducuing, Directeur des Approvisionnements du camp retranché de Paris, M. Chapsal, aujourd'hui sénateur, alors Directeur au Ravitaillement, M. Edmond Théry, MM. Marchis, Martel, Mousu, de Chanaud... tous versés dans les questions économiques, agricoles ou de l'industrie du froid, étaient également membres de la Commission.

§ 1. — Les travaux de la Commission.

Dès sa première séance tenue le 22 février, la Commission constata, dit M. Maurice Quentin, qu'elle était en pleine communion d'idées avec M. Fernand David. Il fallait arrêter immédiatement la saignée faite au troupeau français. Mais, M. Maurice Quentin ajoutait :

« Son étude ne serait pas complète si elle n'avisait
« pas aux moyens de restaurer dans son intégrité
« première le troupeau éprouvé. Cette mission réparatrice sera l'œuvre du temps de paix. Elle consistera à conserver l'importation en laissant à sa disposition les installations déjà créées, mais en prenant les précautions voulues pour qu'elle ne devienne pas un sujet d'inquiétude pour les agriculteurs, en les transformant même pour qu'elles puissent concourir au développement de l'élevage. »

Un plan de travail fut dressé, les principes étant ainsi posés :

Dans quelle mesure fallait-il faire appel aux viandes en provenance de l'étranger ?

Sous quelle forme devrait-on recourir au bétail étranger pour épargner le troupeau français

Quels procédés devraient être mis en œuvre pour réaliser l'apport de viandes congelées jugées indispensables et ensuite pour les employer ?

MM. Martel, Quentin, Marchis, chargés chacun d'une de ces questions, présentèrent leurs conclusions à la Commission, qui confia à MM. Maurice Quentin et Massé, le soin de rédiger le rapport définitif.

La première question à résoudre était d'évaluer les ressources et les besoins alimentaires du pays; c'était, notamment au point de vue de l'évaluation de la consommation annuelle en viande, une chose assez délicate.

Deux systèmes étaient en présence : celui de M. Martel, celui de M. J.-E. Lucas.

M. Lucas évaluait en estimant à 97 kilos le poids moyen des 3.000.000 de veaux sacrifiés, à 418 kilos celui des 840.000 bœufs, à 472 kilos celui des taureaux et à 368 kilos celui des vaches, à un total de 4.900.000 bêtes représentant 1.032.160.000 kilos. En évaluant également 4.300.000 agneaux à 20 kilos, 1.870.000 moutons à 26 kilos, les brebis au même poids et enfin 7.200.000 porcs à 14 kilos, il arrivait à un total général de 2.047.880.000 kilos, soit une consommation de 52 kilos 4 par an, 126 grammes par jour.

Au contraire, M. Martel, réduisant le nombre et le poids des animaux sacrifiés n'arrivait plus qu'à :

1.603.300.000 kilos, soit 40 kilos 750 par habitant.

A ce chiffre, il faut cependant ajouter l'excédent des importations en viande fraîche, 12.453.100 soit 41 kilos 050.

Quelle évaluation adopter, l'une et l'autre pouvait faire varier dans une forte proportion les conclusions de la commission quant au chiffre des viandes à importer.

M. Maurice Quentin tint pour les chiffres de M. Martel, mais il contrôla par un autre recoupement

(1) Massé, *op. cit.*, pages 18-19.

les conclusions auxquelles on aurait pu arriver en partant de ces bases.

Il compara les existants bovins au 31 décembre 1914 avec les chiffres de l'année précédente, constata que sa diminution était de 26,47 %.

Il majora cette diminution des chiffres représentant nos besoins normaux, d'après le total des abatages et put ainsi fixer les besoins à 2.450.000 bovidés pour l'année 1915, représentant en évaluation moyenne 760.000 tonnes par rapport aux quantités ordinairement consommées.

Cette méthode lui avait permis de tenir compte des diminutions et pertes résultant de l'état de guerre.

Mais il n'avait pas encore tenu compte des dépenses supplémentaires résultant des rations des troupes : 500 grammes par homme et par jour. Il s'était borné à replacer le troupeau dans une situation équivalente à l'avant-guerre par l'appoint de 170.000 tonnes étrangères.

Or, dit-il, il fallait 325.000 tonnes pour compenser (y compris les 170.000 tonnes précitées) toutes ces dépenses diverses.

Or, 325.000 tonnes, c'est le chiffre théorique auquel on espérait arriver par l'exécution de l'accord de Londres qu'il cite (240.000 tonnes par an) et par des achats supplémentaires (120.000 tonnes dans le projet de loi déposé quelques semaines plus tard).

On envisagea ensuite les questions techniques des viandes à acheter, congelées ou réfrigérées, les vendeurs possibles et les pays producteurs.

Enfin, M. Maurice Quentin termina son rapport par la question des transports maritimes.

M. Massé eut, pour sa part, à s'occuper des entrepôts de débarquement et de consommation, des transports par voie ferrée et des cessions éventuelles au public. Et ceci touchait à toute la question infiniment complexe et délicate du commerce de la viande en France.

M. le Ministre Massé ne cachait pas qu'il voyait dans l'apport des viandes frigorifiées un moyen certain (et ce fut vrai) de lutter contre la hausse de la viande.

Il pensait également, et cela l'avenir le réserve, que par l'emploi de la viande frigorifiée largement répandue par la construction d'abattoirs modernes et d'entrepôts frigorifiques, on devait arriver à une réforme absolument désirable du marché des viandes, qui, dans sa forme actuelle, sacrifie à la fois les intérêts des consommateurs et des agriculteurs au bénéfice des intermédiaires.

§ 2. — Les conclusions adoptées par la Commission extraparlamentaire

Les vœux qui furent émis à la suite des études approfondies faites par les membres de la Commission extraparlamentaire méritent d'être reproduits. Ils sont un véritable programme économique dont l'aboutissement ne se trouve pas seulement d'ailleurs dans le texte du projet de loi, mais dans les mesures prises

par l'Intendance ou par le Gouvernement pour l'introduction des viandes congelées, en 1916, 1917, 1918 et 1919.

En voici le texte :

I. — « La France dont l'alimentation du temps de paix absorbait par an, environ 1.900.000 têtes de gros bétail, exige pour l'alimentation du temps de guerre une consommation annuelle de 2.450.000 têtes et maxima de 2,950.000, que son troupeau n'est pas en état de lui fournir, tant en raison de prélèvements exceptionnels qui ont été effectués, que de la productivité dont il est susceptible...

II. — « La prudence conseille de ne pas compter, pendant l'année 1915 sur une disponibilité supérieure à 1.656.000 têtes.

III. — « Pour épargner notre troupeau....., les Pouvoirs publics ont à se préoccuper de trouver..... une introduction annuelle variant entre 250.000 et 400.000 tonnes de viande quelconque.

Lorsque la guerre sera terminée et la démobilisation achevée, les besoins de la consommation ne seront pas ramenés instantanément aux chiffres qu'on leur attribuait avant les hostilités. Les quantités qu'il est nécessaire de faire venir de l'étranger iront en décroissant au fur et à mesure que le cheptel recouvrera en qualité et en quantité les existences qu'il doit compter normalement.....; suivant toutes vraisemblances, c'est pendant 4 à 5 ans après la fin des hostilités que se prolongera la crise que traverse le chep-

tel, du fait de la guerre, bien que ses effets doivent aller en s'atténuant peu à peu.

.
VI. — « Puisqu'il est nécessaire de recourir au bétail étranger au double point de vue économique et sanitaire, l'importation sur pied ne doit être considérée qu'à titre de complément pour parer à l'insuffisance des importations des viandes congelées.

VII. — « La viande morte devrait être de préférence introduite, cette opération doit se faire principalement sous forme de viande congelée..

VIII. — « L'importation des viandes étrangères réfrigérées n'est pas à conseiller pour le moment...
.

XI. — « Il y a dans la production de la viande frigorifiée une certaine élasticité permettant de compter sur les quantités les plus indispensables; l'agriculture d'outre-mer augmentera et améliorera sa production en proportion des débouchés dont elle aura la certitude...

XII. — « La commission estime qu'en l'état actuel du troupeau et à raison des nécessités présentes et futures de la consommation, il est indispensable au premier chef que, par l'organe de M. le Ministre de la Guerre, des marchés importants continuent d'être passés en vue de l'introduction des viandes congelées en provenance des colonies françaises et des pays d'outre-mer, dans la limite des besoins civils et militaires de la France et pendant une période de temps assez longue pour répondre pleinement à ces mêmes be-

soins. L'intérêt qui s'attache à cette organisation ne saurait entraîner pour l'acquisition de la denrée, l'acceptation de prix anormaux qui dépasseraient sans raisons valables la valeur de la production.

XIII. — « L'importation des viandes frigorifiées exige l'aménagement dans le moindre délai possible d'une flotte de tonnage frigorifique global d'environ 30.000 tonnes naviguant sous pavillon français.

De son côté, M. Massé concluait, en demandant la création d'entrepôts de débarquement, la création d'abattoirs industriels.

Il estimait nécessaire de proportionner au 8 % de l'importation totale, soit environ 17.000 tonnes, la capacité des entrepôts à construire et ceux-ci à établir uniquement dans les ports de Bordeaux, Dunkerque, le Havre, Marseille...

XII. — « Sans vouloir entraver en quoi que ce soit la liberté du commerce, la Commission pense que pour avoir aux meilleures conditions possibles les quantités de viandes nécessaires aux besoins militaires et civils, il importe que des marchés à long terme (pour cinq ans, par exemple) soient passés par le Gouvernement et que les achats soient faits par une seule et même administration, que les viandes soient destinées au Ravitaillement militaire ou civil.

XIII. — « Les viandes congelées que l'autorité militaire se procurerait ainsi, en dehors de celles qui lui sont livrées par suite de l'accord spécial intervenu entre les gouvernements français et anglais ou qu'elle

s'est assurée en vertu des marchés déjà passés, seraient dans des proportions à déterminer, en se basant sur les besoins de l'armée et les demandes des populations, partagées entre la consommation militaire et la consommation civile.

XIV. — « Les administrations publiques pour leurs besoins propres et les municipalités ou chambres de commerce qui voudraient organiser elles-mêmes dans les villes la vente de la viande congelée pourraient, en s'adressant au Ministre du Commerce (Service du Ravitaillement — chargé de transmettre les demandes à la Guerre), obtenir sans que le prix de cession puisse être supérieur au prix de revient, les quantités qui leur seraient nécessaires, à charge par elles de les rétrocéder sans réaliser de bénéfice.

XV. — « Les associations de la boucherie, de la charcuterie ou de l'épicerie et d'une façon générale, tous les groupements de l'alimentation, ainsi que les particuliers susceptibles de se rendre acquéreurs de quantités à déterminer seraient admis à recevoir des viandes frigorifiées...

XVIII. — « La commission pense qu'il serait désirable, conformément au vœu émis par l'académie d'agriculture, que la vente de la viande importée ne puisse se faire que dans des établissements spéciaux. Mais... dans la crainte d'entraver le ravitaillement en viande de la population civile; soucieuse de tenir compte à la fois de l'intérêt du consommateur et de celui du producteur, elle estime que le minimum

des garanties à donner à l'une comme à l'autre, consisterait dans l'obligation formelle pour tout vendeur au détail, d'indiquer en lettres dont les dimensions pourraient être déterminées par l'administration, de même que l'emplacement où l'inscription devrait se trouver, que dans l'établissement est vendue de la viande importée. »

CHAPITRE VI

LE PROJET DES 120.000 TONNES AU PARLEMENT

§ 1. — Le projet. — Texte. — Son adoption par la Chambre des Députés.

Le Ministre de l'Agriculture, qui s'était constamment tenu au courant des délibérations de la Commission Extraparlamentaire, put, sans attendre que lui fût communiqué le rapport de MM. Quentin et Massé, déposer le 18 mai 1915 sur le bureau de la Chambre des Députés, le projet de loi qui consacrait les conclusions de cette Commission. Il était ainsi conçu :

Article premier.

Le Ministre de la Guerre est autorisé à passer des marchés destinés à fournir à l'armée une quantité annuelle de 120.000 tonnes de viande frigorifiée provenant de l'étranger ou de nos colonies, à transporter sous pavillon français (1).

(1) Lettre du Ministre de la Guerre au Ministre de l'Agriculture, le 6 mai 1915, n° 3105, demandant à son collègue de déposer d'urgence son projet de loi. Il ajoutait: « Le Ministre de la Guerre ne peut proprement passer des marchés de cette nature à une aussi longue échéance, leur durée excédant vraisemblablement de beaucoup celle des hostilités.... C'est au Gouvernement qu'il appartient de décider ce qui doit être fait à ce sujet. »

On verra plus loin comment cette interprétation des pouvoirs du Ministre de la Guerre, en matière de marchés, ne fut pas admise.

Article 2.

Les marchés seront conclus pour une durée qui ne pourra dépasser le 31 décembre 1920.

Article 3.

Le Ministre de la Guerre pourra rétrocéder pour l'alimentation civile toute la quantité de viande frigorifiée qui ne serait pas employée à la nourriture des troupes. Les conditions de ces rétrocessions seront fixées par décrets contresignés par le Ministre de la Guerre, par le Ministre de l'Agriculture, par le Ministre du Commerce et de l'Industrie, des Postes et Télégraphes et par le Ministre des Finances.

Le 19 mai, le Ministre de l'Agriculture, M. Fernand David, accompagné du Contrôleur Général Maucière et du Général Abaut, Chef du Service des viandes, se présentèrent devant les Commissions de l'Agriculture et du Budget pour demander un examen d'urgence, que justifiait la situation du cheptel national et la nécessité d'importer des viandes congelées supplémentaires pour répondre aux besoins résultant d'une consommation accrue, à laquelle ne suffisaient pas les apports mensuels de 20.000 tonnes d'Angleterre.

M. David ajouta que « les prélèvements faits sur le troupeau avaient été si importants qu'il y avait lieu de prévoir la reconstitution de ce bétail et que pour y parvenir, un délai de cinq années semblait nécessaire; c'est pourquoi le projet de loi comportait l'extension à cinq années du marché annuel de

120.000 tonnes. » Cette disposition permettait en outre de demander aux compagnies de navigation de faire des installations frigorifiques susceptibles d'exécuter le transport de ces viandes sans indemnités (1).

En raison de l'urgence du projet, on chargea immédiatement MM. Jacques Louis Dumesnil et Dariac d'examiner l'affaire au nom des Commissions du budget et de l'agriculture.

M. Dariac déclara dans son rapport que la réalisation d'un projet gouvernemental était de nature à réaliser la conservation du cheptel français et que dans ces conditions l'achat de viande frigorifiée et les principes du projet avaient recueilli l'adhésion de la Commission de l'Agriculture qui n'hésitait pas à lui donner son approbation. M. J.-L. Dumesnil, de son côté, affirma la nécessité de statuer d'urgence, le projet du Gouvernement répondant aux préoccupations du pays et du Parlement, il acceptait des contrats d'une durée de cinq ans d'une dépense prévue d'environ 900 millions répartis sur cette période.

Ces deux avis déposés à la séance du 20 mai, la discussion immédiate fut ordonnée et le projet adopté sans opposition (2).

§ 2. — Accueil réservé au projet par le Sénat.

Quelques jours plus tard, le texte adopté par la

(1) Rapport Cosnier, n. 1282, 1915, page 3.

(2) Massé, page 220 et pages suivantes.

Rapport de A. Dariac. Année 1915. — Annexe à la séance du 20 mai, n° 930. — Avis de M. J. L. Dumesnil. — Année 1915. — Séance du 20 mai, n° 931.

Chambre fut déposé à la tribune du Sénat où il allait recevoir un accueil moins favorable. Mais, déjà, signale M. Massé « le projet avait été dans la presse, l'objet d'attaques violentes et passionnées. Le « Temps », entre autres, publia sur cette question toute une série d'articles, accusant l'Etat de devenir un marchand de viande, de profiter de l'état de guerre pour poser le principe de l'intervention dans l'alimentation des populations civiles, de sacrifier par des contrats de trop longue durée, l'intérêt public à celui des compagnies de navigation. Il préconisait un système de prime à l'armement que M. Perchot reprit quelques semaines plus tard au Sénat.

La « Revue des Deux Mondes » et d'autres journaux reproduisirent ces critiques; d'autre part, on se plaignit que la part faite aux colonies dans les achats fût trop faible.

On n'oubliait qu'une chose, c'est que l'état de guerre était de nature à faire fléchir certains principes et on peut avec M. Develle (1) se demander si l'initiative privée aurait pu dans les circonstances d'alors organiser les importations.

Or, il était indispensable pour observer une politique d'importation régulière, pour avoir sans aléas les quantités de viandes nécessaires, quantités que la concurrence anglaise, la rareté du fret frigorifique réquisitionné par le Gouvernement Royal depuis le mois d'avril, rendait d'un achat difficile, il était in-

(1) Séances du Sénat, 29-30 juillet 1915.

dispensable que le Gouvernement agisse seul en pleine liberté d'action.

L'initiative privée n'aurait dans ces circonstances été qu'un embarras, elle eût été la source de bénéfices éhontés et c'est précisément peut-être parce que cette source de bénéfices échappait à quelques-uns que des critiques aussi vives furent formulées.

Elles trouvèrent malheureusement un écho trop profond au Sénat :

MM. les Sénateurs Perchot et Aimond ont reproché au projet de lier l'Etat pour une trop longue durée à un prix supérieur à celui d'avant-guerre, accusant l'Etat de jouer à la hausse contre les maisons affiliées au grand trust américain des viandes, lutte dans laquelle il avait toutes les chances de succomber.

M. Bérard, enfin, affirma que les contrats prévus étaient d'une durée beaucoup trop considérable et qu'il n'était point nécessaire d'attendre cinq années pour voir se reconstituer le cheptel national, enfin, on demandait qu'une clause de résiliation fût prévue dans les contrats avec les compagnies de navigation et ce, dès la troisième année de l'exécution des contrats.

Ces critiques étaient peu ou mal fondées, s'il n'était pas nécessaire d'attendre cinq années pour voir se reconstituer en nombre le troupeau français, néanmoins, ce n'était guère qu'au bout de cinq années (et

(1) D'après Massé, *op. cit.* — Bérard, R. Nos 227 et 257.

non de deux ou trois) qu'on pouvait espérer le retrouver en poids.

Il était aisé, d'autre part, de prévoir qu'en raison des achats considérables faits dans les pays américains ou de l'Insulinde et même en admettant que la guerre ne se prolongeât pas au delà de 1916, la viande allait augmenter dans de telles proportions que l'Etat français n'y perdrait pas. Et l'événement donna raison aux auteurs du projet, à ceux qui au Sénat, MM. Massé, Develle et Méline, le défendirent, à M. le Sénateur de Saint-Quentin qui alors affirmait qu'« on était entré pour longtemps dans une période où le prix de la viande serait très cher. »

D'autre part, tous les industriels fabricants de viande frigorifiée, ceux des colonies notamment n'acceptaient pas de se lier pour cinq ans à des prix supérieurs sans doute à ceux d'avant-guerre, mais susceptibles quand même de hausser; ils demandaient même qu'en cas de hausse excessive du bétail (cas de Madagascar) l'Etat supportât une partie des nouveaux prix et qu'en outre on revisât ces prix au cours de l'exécution du contrat.

C'était un signe que la hausse était prévue et que les compagnies craignaient de ne pas gagner autant que M. Aimond le disait.

Pourquoi, d'autre part, vouloir, comme M. Perchot, verser des primes onéreuses aux compagnies de navigation plutôt que d'envisager comme le général Abaut, la constitution d'une flotte frigorifique sans prime d'armement, par le seul jeu des contrats de

fret, et à faire aménager des navires par les compagnies sans leur verser aucune prime.

Malgré toute la bonne volonté du Gouvernement, l'influence de la formule employée par le « Temps » « **L'Etat marchand de viande** » fit son effet (1). On ne voulut pas que l'Etat pût rétrocéder des viandes à la population civile, aussi, le texte gouvernemental fût-il repoussé par la commission.

M. Alexandre Bérard, qui avait succédé comme rapporteur à M. Develle démissionnaire, s'inspira des critiques de la Commission, qui entendait laisser à l'initiative privée, le soin d'approvisionner la consommation civile, tout en encourageant les importateurs par certaines mesures. Il reprenait en ce sens, l'amendement proposé par MM. Perchot et Lhopiteau, portant exonération des droits de douanes pendant deux ans après les hostilités.

Enfin, dans son rapport (2) il indiquait qu'étant donnée la valeur considérable des viandes à acheter, il lui paraissait difficile de lier l'Etat financièrement et économiquement pour une période aussi longue et qu'il lui semblait que l'Etat ferait une affaire déplorable en acquérant durant cinq années une quantité de viande congelée dont l'écoulement serait fort difficile.

Le texte qu'il déposa fut conçu en ces termes :

« A partir de la signature du traité de paix qui suivra les présentes hostilités, et pour une période de

(1) Masse, page 231.

(2) Rapport n° 227. — Séance du Sénat du 29 juin 1915.

deux années, les droits de douane sur les viandes congelées (art. 16 du tarif douanier, loi des 11 janvier 1892 et 29 mars 1910) sont suspendus. » (1). C'était le maintien garanti pour deux ans de la suspension des droits de douane réalisée depuis le 2 août 1914. C'était l'encouragement qu'on jugeait suffisant pour favoriser l'importation des viandes congelées par l'industrie privée et par là épargner dans la même proportion le troupeau.

Cette proposition était-elle conforme aux prérogatives des Chambres ? MM. Fernand David, Massé ne le pensent pas et déclarent que le Sénat, que les Chambres ne pouvaient prendre valablement un tel engagement.

Cette objection fut valable, le législateur ayant toujours entendu rester maître des tarifs douaniers surtout en matière de produits agricoles et comme la mesure aurait constitué un précédent fâcheux, sur les instances du Gouvernement, M. A. Bérard consentit à se rallier à un texte transactionnel, mais en même temps, MM. Perchet, Dupont et Lhopiteau présentaient eux-mêmes un nouveau texte modifiant la durée des contrats jusqu'au 31 décembre 1916 seulement; et proposant ensuite que les fournisseurs poursuivissent seuls la continuation de ces contrats moyennant le remboursement des droits de douane éventuellement

(1) Les droits s'élevaient à :

<i>N° 15 du Tarif.</i>	<i>Tarif Général.</i>	<i>Minimum</i>
Bœuf frigorifié	50	35
Mouton frigorifié	40	25
Porc frigorifié	50	35

versés jusqu'à concurrence d'une quantité annuelle égale à celle fournie par eux, avant le 31 décembre 1916.

En outre, les achats devaient se faire par voie d'adjudication par les soins du Ministre du Commerce.

Des primes spéciales étaient enfin prévues pour l'aménagement des navires (5 à 6 millions) (1).

Or, ce projet n'était pas pratique en raison des difficultés de sa réalisation. Adjudication et concours surtout selon les formes d'un règlement d'administration publique à intervenir sont évidemment moraux au plus haut point; tout se passe au grand jour, mais, est-ce une méthode vraiment commerciale, empêche-t-elle une entente entre les concurrents, est-elle vraiment rapide pour satisfaire à des besoins urgents? Quelle maison aurait accepté de s'engager pour 40.000 tonnes seulement, sans assurance de voir renouveler son marché et n'aurait pas haussé les prix dans une crainte de non renouvellement?

Aussi ces inconvénients ayant été signalés au Sénat, M. Perchot retira son projet.

Le Sénat ne se trouvait plus qu'en présence du texte de M. Alexandre Bérard (2). C'est ce texte qui, malgré l'intervention de MM. Méline et Develle, fut adopté le 30 juillet par la Haute Assemblée :

(1) Débats parlementaires. Sénat 1915.
Archives du Ravitaillement.

(2) Rapport supplémentaire de M. Alexandre Bérard, annexe à la séance du 22 juillet 1915, n° 257.

Article premier.

« Les marchés à passer par le Ministre de la Guerre pour fourniture à l'armée de viandes frigorifiées provenant des colonies françaises ou de l'étranger, jusqu'à concurrence de 120.000 tonnes par an (10 % en plus ou en moins) et à condition que cette viande soit transportée sous pavillon français, devront être conclus pour une durée allant jusqu'à l'expiration du troisième mois qui suivra la signature de l'armistice général mettant fin aux hostilités ou jusqu'au 31 décembre 1916, si cette date est postérieure.

Article 2.

« Le Ministre de la Guerre est en outre autorisé à passer pour les besoins de l'armée, après l'expiration des délais spécifiés à l'art. 1 ci-dessus, et jusqu'à concurrence de 15.000 tonnes par an au maximum, des marchés de fourniture de viande frigorifiée provenant exclusivement des colonies françaises dont la durée pourra aller jusqu'au 31 décembre 1919.

Article 3.

« Les titulaires des marchés passés par application des dispositions de l'art. 1 de la présente loi pour la fourniture des viandes provenant de l'étranger auront droit, à dater de l'expiration de ces marchés jusqu'au 31 décembre 1919, pour les viandes frigorifiées qu'ils importeront sous pavillon français, au remboursement des droits et taxes de toute nature dont sont frappées les viandes frigorifiées à leur entrée en France.

« Toutefois, le poids total des viandes frigorifiées entrant en franchise tant en vertu des dispositions du présent article qu'en exécution des marchés passés par application de l'art. 2 de la présente loi ne pourra dépasser 120.000 tonnes par an.

Article 4.

« Les règlements et prescriptions sanitaires actuellement en vigueur seront seuls applicables aux importations de viandes frigorifiées faites en France en vertu des dispositions de la présente loi. »

Le texte du Sénat avait donc profondément modifié celui du Gouvernement. Alors que la pensée inspiratrice de celui-ci était de parvenir à la cession de quantités de viandes importantes à la population civile, le projet du Sénat ne parlait plus que d'achats destinés à l'armée. Des rétrocessions étaient, quelques fussent les explications données à la tribune du Sénat, rendues aléatoires, puisque leur principe ne figurait pas dans la loi. Au contraire, un nouveau texte aurait été nécessaire après le 31 décembre 1916 pour que les quantités achetées puissent être rétrocédées à la population civile, c'est du moins ce qui semble résulter du compte rendu de la séance du Sénat.

Enfin, dans la période s'étendant soit du 31 décembre 1916 (soit après l'armistice général jusqu'en 1919), on s'en remettrait à l'industrie privée du soin de pourvoir aux besoins de la population civile; M. Bérard voyait dans la concurrence des compagnies traitantes

et des autres firmes, un moyen de venir en aide au consommateur.

Or, comme le signalait M. Massé (1) cette concurrence n'aurait pu jouer, en fait, puisque à partir du moment où les droits de douane auraient été rétablis, le montant, soit 35 francs par tonne en aurait été remboursé aux titulaires des marchés de la guerre, privilégiés ainsi par rapport à leurs concurrents et nécessairement, pour qu'ils puissent exécuter leurs contrats.

De ce fait, la population civile se trouvait en passe d'être privée de viande congelée ou de la payer, passé 1916, à un prix exagéré, rien n'empêchant les importateurs de hausser, et c'eût été de leur part un peu légitime, puisque agissant à leurs risques et périls.

§ 3. — L'échec définitif du projet gouvernemental.

Le texte voté le 30 juillet au Sénat fut transmis à la Chambre le 5 août.

Il y fut l'objet rapidement de plusieurs amendements : de M. Boussenot, tendant à élever la quantité de viande coloniale prévue de 15 à 30.000 tonnes. Peu de temps après, ce député demanda la disjonction pour les dispositions relatives à ces viandes, sur lesquelles il eût été statué par un projet spécial.

MM. Siegfried et Ancel, soucieux de faire bénéficier d'avantages spéciaux les armateurs et les maisons françaises qui importeraient des viandes sort

(1) Masse, pages 224 et suivantes.

pour la population civile (M. Molle), soit en général, demandèrent à ce que le remboursement des droits de douane leur fût également accordé.

M. Guernier demanda à ce que l'importation se fît exclusivement sous pavillon français.

M. Symian demanda la modification de l'article premier :

« les marchés à passer par le ministère de la Guerre pour fournitures à l'armée de viandes frigorifiées provenant des Colonies françaises ou de l'étranger pourront, jusqu'à concurrence de 120.000 tonnes par an, être conclus pour une durée allant jusqu'à l'expiration du troisième mois qui suivra la signature de l'armistice général mettant fin aux hostilités ou jusqu'au 31 décembre 1916, si cette date est postérieure. »

« Le Ministre de la Guerre est autorisé à réquisitionner et à faire aménager les bateaux nécessaires au transport de ces viandes frigorifiées. » (1).

C'était au fond, comme conséquence, la désorganisation des services maritimes au profit des concurrents étrangers, c'était la prise en charge par l'Etat des frais d'aménagement et d'exploitation. C'eût été une solution aussi désastreuse que le fut la gestion de la flotte d'Etat.

Seule, la gérance par une compagnie intéressée, telle la compagnie Hudson's bay, pour la flotte spéciale du Ravitaillement (solution de M. Clémentel)

(1) Rapport Cosnier, n° 1282, page 11.

et qui procura 125 millions de bénéfice eût été avantageuse.

Mieux valait cependant maintenir la ligne de conduite adoptée, les Compagnies aménageant et exploitant sans primes spéciales.

En plus, M. Symian préconisait la suppression de l'Article 3 portant remboursement des droits de douane aux importateurs.

Enfin, un véritable projet spécial fut déposé par M. Vallière et ses collègues socialistes, pour assurer à la population civile, une partie des viandes achetées : (1)

Cette proposition de loi était ainsi conçue :

Article premier.

« Les marchés à passer par le Ministre de la Guerre pour fourniture à l'armée de viandes frigorifiées provenant des colonies françaises ou de l'étranger pourront jusqu'à concurrence de 120.000 tonnes par an et à condition que cette viande soit transportée sous pavillon français, être conclus pour une durée allant jusqu'à l'expiration du 3^e mois qui suivra la signature de l'armistice général mettant fin aux hostilités ou jusqu'au 31 octobre 1916, si cette date est postérieure

Article 2.

« Le Ministre de la Guerre est en outre autorisé à passer pour les besoins de l'armée après l'expiration

(1) Rapport Cosnier, n° 1282, page 12.

» Masse, page 255.

Archives du Ravitaillement.

des délais spécifiés à l'Article 1^{er} ci-dessus et jusqu'à concurrence de 30 mille tonnes par an, au maximum, des marchés de fourniture de viande frigorifiée provenant exclusivement des colonies françaises dont la durée pourra aller jusqu'au 31 Décembre 1919.

Article 3.

« Dans des proportions à déterminer après entente avec les Ministères de l'Agriculture, du Commerce et des Finances informés par les Municipalités, les Chambres de Commerce et les Syndicats d'élevage, le Ministre de la Guerre pourra céder des viandes frigorifiées pour la consommation civile.

Article 4

« Jusqu'au 31 décembre 1919, si l'insuffisance du cheptel et les besoins de la consommation nationale l'exigent, le Gouvernement français devra, dans la mesure même de ses besoins, fixés par les municipalités, les Chambres de Commerce et les Syndicats d'élevage, continuer l'importation de la viande frigorifiée.

Les marchés seront alors passés par le Ministre de l'Agriculture d'accord avec les Ministres du Commerce et des Finances.

Article 5.

« Le Gouvernement est autorisé à s'entendre avec les compagnies de navigation française pour les conditions de transport des viandes frigorifiées achetées par lui.

Au cas où cette entente ne pourrait avoir lieu, le

Gouvernement est également autorisé à procéder lui-même à l'achat et à la transformation des navires nécessaires. »

C'était, il faut le reconnaître, cette proposition qui répondait le mieux aux nécessités de l'heure :

parce que : souple, elle laissait au Gouvernement une certaine liberté pour traiter, sans l'embarrasser de formalités gênantes ou désuètes ;

parce que : consacrant le principe paternaliste de l'intervention des Chambres de Commerce et des collectivités dans une branche de la consommation où dans une période troublée la surveillance est la plus nécessaire soit pour approvisionner soit pour vendre ;

parce que : réellement efficace, comme instrument de baisse en ce qui concerne la vente au public par les soins de ces collectivités.

Et, enfin, comme laissant à l'Etat la liberté d'assurer au mieux des intérêts généraux les transports des viandes achetées.

C'était cette proposition qui eut mérité d'être adoptée, c'est elle qui en fait et bien que repoussée, fut appliquée dans son esprit.

La situation en effet, en octobre 1915, se présentait sous le jour suivant :

ou bien faire voter la loi à bref délai, en reconnaissant que par suite des retards mis à la discuter, son effet serait très limité en raison de la hausse de la viande et des difficultés de frêt et parce que des con-

trats à échéance de 1916 ne pouvaient procurer des avantages sérieux ;

ou bien renoncer à la loi et faire immédiatement des contrats pour les quantités dont le transport était dès ce moment assuré pour 1916 (navires français aménagés ou à aménager) (1).

Le Gouvernement ayant été tenu au courant des conclusions du rapporteur de la Chambre, M. Cosnier, se rallia à cette solution lorsque le projet eut été difficilement rejeté.

M. le Député Cosnier examina, au nom de la Commission de l'Agriculture, le texte qui revenait au Sénat, les amendements présentés par ses collègues. Il étudia dans un rapport très complet les conditions d'importation des viandes, l'aspect sous lequel se présentait alors, en octobre 1915, la situation du marché des viandes et il proposa le rejet du projet.

Nous citerons, sans autres commentaires, ses conclusions qui clôturèrent la tentative gouvernementale (2).

« Votre Commission de l'Agriculture repousse le texte qui lui revient du Sénat.

« Depuis le mois de Mai dernier l'état de chose s'est profondément modifié.

« De nouveau belligérants se sont dressés, les hostilités se prolongent et nul ne peut, à l'heure actuelle en fixer le terme.

« Un effort considérable a été fait dans tout le pays

(1) Note du service de l'Intendance — dossier des 120,000 tonnes.

(2) Documents parlementaires, n. 1282 (1915).

au cours de l'été pour l'élevage des jeunes animaux.

« Un décret qui s'applique à la France entière vient enfin de réglementer l'abatage de certaines catégories d'animaux.

« La reconstitution de notre cheptel national qui avait été gravement endommagé par des réquisitions abusives, semble en bonne voie.

« Au mois de Mai nous donnions un avis favorable au projet présenté par le Gouvernement, relatif à l'achat annuel de 120.000 tonnes de viande frigorifiée pendant 5 ans, au prix de 1,47 le kilog rendu port français.

« D'après l'étude actuelle du marché mondial, en présence de la diminution des cheptels dans la plupart des pays, les cours du bétail et de la viande sont appelés à subir le contre-coup de la conflagration économique de l'heure présente et c'est assurément le maintien de prix élevés pendant plusieurs années qui est à prévoir.

« Mais au cours atteint par la viande frigorifiée en ce moment, il n'y a plus aucun intérêt à prendre des engagements pour l'avenir.

« Votre Commission pense que c'est pendant la durée de la guerre qu'il convient d'importer la viande qui est nécessaire à l'alimentation de la France, afin de permettre à notre bétail de se reconstituer.

« Elle réclame surtout instamment qu'il ne soit point fait de nouvelle saignée inconsidérée dans notre troupeau ; la valeur de nos reproducteurs qui seront alors recherchés partout devant être bien plus grande

après les hostilités et nos animaux de travail plus indispensables.

« Après la guerre si nos cheptels sont insuffisamment reconstitués pour faire face à toutes les nécessités du moment, il sera temps d'envisager et de prendre les mesures jugées alors indispensables après enquête en pleine connaissance de cause pour parfaire au déficit constaté.

« Dans ces conditions, votre Commission estime qu'il n'y a pas lieu d'engager actuellement l'avenir du pays, celui de son élevage en particulier ni sa politique économique, ni ses finances que nos successeurs adapteront aux circonstances et aux réalités de l'heure.

.

« Le Gouvernement a les pouvoirs pour passer pendant l'état de guerre les marchés qui lui semblent indispensables pour le Ravitaillement de l'armée et il a le droit, sans nouvelle intervention du législateur, de rétrocéder ce qui est nécessaire à la population civile, là où le besoin s'en fait sentir. Il peut donc acheter annuellement à l'étranger, pendant la durée des hostilités les 120.000 tonnes de viandes frigorifiées que l'Angleterre l'autorise à introduire sans diminuer pour cela les 240.000 tonnes qu'elle nous cède annuellement pendant le même temps.

« Votre Commission juge qu'il serait préférable que les achats de viande auxquels le Gouvernement est autorisé à procéder sous sa responsabilité fassent l'objet d'adjudications plutôt que de marchés de gré à gré.

.

« Votre Commission de l'Agriculture demande au Gouvernement de faire appel dans la plus large mesure aux troupeaux de nos colonies du Nord de l'Afrique, de l'A. O. F., de Madagascar et de la Nouvelle Calédonie qui, sous forme de bétail sur pied, conserves, voire même viandes déshydratées, boncanées ou salées, mais surtout en viandes frigorifiées peuvent et doivent donner un sérieux appoint à la mère patrie, en particulier pour son corps expéditionnaire d'Orient, ce qui évitera une sortie d'or importante.

« Elle l'invite à tenter un sérieux effort dans ce sens.

« La limitation des contrats d'achat de viande à la durée de la guerre rend problématique la constitution d'une flotte frigorifique française, aux seuls risques et périls des armateurs sans fixation d'un temps minimum pour l'amortissement des capitaux engagés.

« Ces conditions de durée impliquent forcément la participation de l'Etat dans cette organisation.

Votre Commission pense qu'il est préférable de voir l'Etat (dût-il prendre à sa charge la totalité de la dépense des aménagements frigorifiques à bord des bateaux qui s'élèvera à 12 millions), engager cette dépense plutôt que de se priver d'ores et déjà, de la perception de 126 millions de droits de douane.

« Elle prie le Gouvernement d'engager de nouveaux pourparlers avec les armateurs.

« Elle juge qu'il y aura lieu d'aller jusqu'à la réquisition des navires si un terrain d'entente n'est pas pos-

sible avec les compagnies, estimant que l'Etat dans les circonstances actuelles doit avoir en main les transports frigorifiques nécessaires pour importer les quantités de viande indispensables pour l'alimentation de ses troupes et éventuellement de la population civile, là où besoin est.

« Votre Commission de l'Agriculture envisage avec satisfaction l'aménagement d'une flotte de même que la construction d'entrepôts et de wagons frigorifiques. Quand bien même après la guerre l'importation des viandes frigorifiées serait-elle suspendue, ce sera un immense progrès réalisé pour notre agriculture qui sera enfin dotée de l'outillage frigorifique depuis si longtemps réclamé pour la conservation de l'exportation de ses produits.

C'était l'enterrement définitif du projet gouvernemental auquel s'associait M. Dariac, en raison des modifications qu'il estimait nuisibles à l'intérêt des consommateurs, soumis avec le régime nouveau préconisé, à toutes les variations de cours et, aussi, en raison du monopole de fait créé en faveur des compagnies étrangères par la suppression des droits de doÿane.

Il ne restait au Ministère de la Guerre que la ressource de passer comme il en avait le droit (que reconnaissait M. Cosnier dans ses conclusions), les contrats d'achat nécessaires pour assurer le chargement de navires déjà aménagés (les navires anciens des Chargeurs réunis) ou à aménager.

Elle pouvait, tout en restreignant la durée des contrats agir cependant d'une manière efficace ; elle réussit tout en n'engageant pas l'avenir (notamment pour la question des droits de douane) et en épargnant les finances de l'Etat, à faire aménager une flotte frigorifique importante.

Il n'y eut donc comme conséquence de cette décision du Parlement que demi-mal.

Il est cependant permis de se demander si le projet avait abouti en Juin ou Juillet, si le Sénat avait consenti à adopter une formule plus large et plus conforme aux nécessités des approvisionnements, quelles économies eussent été réalisées à une heure où la viande était encore à un prix abordable ?

LIVRE III

**Conventions avec l'Angleterre
et les Alliés
pour l'achat des viandes frigorifiées**

CHAPITRE VIII

**LES CONVENTIONS FRANCO-ANGLAISES
POUR L'ACHAT EN COMMUN
DES VIANDES FRIGORIFIEES.**

§ 1. — Les achats de l'Intendance en août 1914.

Au début des hostilités, l'Intendance cherchant à se procurer des viandes frigorifiées pour la consommation des troupes du front passa un certain nombre de marchés avec les producteurs du Sud Amérique, Vénézuéla et Argentine et en outre, pour assurer le transport de celles de ces viandes qui étaient achetées, une Convention fut signée avec la Compagnie des Chargeurs Réunis qui équipa un certain nombre de ses navires en transports frigorifiques (1) - (2).

(1) Marchés passés avec la Compagnie Générale frigorifique, avec la société d'abattoirs frigorifiques, avec la société de Chanaud pour la

Mais l'Intendance qui n'avait jamais eu à s'occuper d'achats de viande frigorifiée se trouvait en mauvaise posture pour assurer ses approvisionnements.

Seule sur un marché qu'elle ne connaissait pas, elle risquait d'acheter à des prix peut-être excessifs des viandes de mauvaise qualité et, comme elle se trouvait forcément en concurrence avec le Gouvernement anglais, pays grand consommateur de ces viandes avant guerre, les difficultés ne faisaient que s'accroître.

D'autre part, l'Intendance ne pouvait pas se procurer le frêt nécessaire au transport de ses achats, la Marine marchande française se trouvant à peu près démunie de navires à câles frigorifiques et ceux qu'elle possédait de la Compagnie des Chargeurs Réunis n'avaient qu'une capacité de chargement insuffisante.

Aux difficultés de frêt venaient encore s'ajouter celles provenant des entrepôts; la France, nous l'avons vu, n'en possédait pas; enfin, le nombre de wagons à parois isolées était tout à fait insuffisant.

Il devint très rapidement nécessaire non seulement de demander des conseils au Gouvernement anglais,

fourniture de viande congelée en provenance d'Amérique. Ces sociétés agissant comme intermédiaires.

(2) En outre, contrats avec les firmes :

Armour	S/S « Somerset »	310 T.
Th. Borthwick	S/S « Somerset »	470 T.
Colonial Consignment distributing Co	S/S « Somerset »	122 T.
Armour	S/S « Hurunui »	900 T.
Yuills	S/S « Hurunui »	835 T.
Colonial Consignment	S/S « Hurunui »	420 T.
Swift Co 300 T. — Note de M. de la Chaume, 14-9-1914. — Dossier du Beau de Londres.		

mais encore de recourir à ses bons offices. C'est alors que le Gouvernement Royal mit le Service de l'Intendance français en rapports avec Sir Thomas Robinson (1) qui était particulièrement qualifié pour s'occuper de l'affaire.

Sir Thomas Robinson réussit d'abord à assurer à l'Intendance des cargaisons de viande frigorifiée de provenance australienne ou néo-zélandaise, qui étaient déjà chargées et en route pour l'Angleterre. Puis, comme il n'était possible de détourner sur les ports français qu'une faible partie des navires à destination de l'Angleterre, il devint nécessaire, afin de couvrir nos besoins les plus urgents, d'acheter des cargaisons livrables dans un très bref délai, à New-York, et Sir Robinson qui s'était entremis pour nous les faire obtenir ajoute dans une de ses lettres (2) :

« Il est intéressant de rappeler que les cargaisons
« de viandes congelées qui furent livrées à cette époque pour le compte, tant du Gouvernement français
« que du Gouvernement Britannique, furent transportées en Europe par deux vapeurs dont les armateurs étaient en réalité une Compagnie allemande
« quoiqu'ils navigassent sous pavillon hollandais. »

C'est également Sir Robinson qui à ce moment résolut la question des entrepôts frigorifiques en affrétant avec le consentement du Gouvernement Britan-

(1) Sir Robinson Kemp et Kbe était à ce moment Agent Général for Queensland. Il fut Officier de la Légion d'Honneur, en récompense des services rendus au Gouvernement français.

(2) Lettre de Sir Robinson au Ministre de la Guerre (Intendance) du 3 février 1916.

nique le vapeur « Manchester City » qui fut envoyé avec une pleine cargaison de viandes tirées des entrepôts frigorifiques de Londres dans le port de Dunkerque où il servit d'entrepôt jusqu'à ce que la construction de bâtiments spéciaux fut achevée.

§ 2. — La première convention Franco-Anglaise.

Bien que Sir Robinson fut ainsi devenu notre pourvoyeur principal en viandes frigorifiées, la concurrence subsistait entre les deux Gouvernements. De temps à autre, l'Intendance française passait des marchés dans l'Amérique du Sud et cela avait des contre-coups regrettables sur les cours pratiqués.

Enfin, et même en admettant que tous les achats fussent faits par la même voie, il n'en restait pas moins qu'il n'y avait aucune certitude quant au tonnage à recevoir, à la date de livraison, par là, il était impossible d'établir un programme d'arrivages et en correspondance, un programme de répartition aux Armées.

Le Contrôleur Général Maucière comme le Général Abaut chargés du service des vivres, voyaient clairement ces inconvénients aussi, lorsque Sir Robinson vint leur proposer une solution, l'examinèrent-ils avec empressement.

L'accord proposé comportait l'achat en commun des viandes frigorifiées nécessaires pour l'Angleterre, à son armée et à sa population civile -- pour la France à ses seules troupes. Son grand avantage était évidemment de supprimer la concurrence des deux plus grands acheteurs sur le marché mondial, par là, l'ac-

cord ne pouvait manquer d'avoir une influence incontestable sur les prix.

Il restait à en déterminer les modalités et à organiser notamment la très importante question des transports.

Sir Robinson s'était rendu à Bordeaux où il se rencontra avec le Ministre de la Marine et avec M.M. Maucière et Abaut, délégués du Ministre de la Guerre. Il leur exposa la question des approvisionnements mondiaux et les besoins des deux pays et enfin développa sa proposition de mise en commun des achats.

Les négociations ainsi entamées se poursuivirent à Londres et à Paris et il fut en fin de compte décidé que tous les achats seraient faits par Sir Robinson et que le Gouvernement anglais garantirait à l'Intendance française un minimum de tonnage par mois.

Ce minimum fut fixé au tiers des importations totales du Royaume Uni. Enfin, la question des frêts était résolue.

L'accord définitif fut réalisé par deux lettres échangées les 27 et 30 janvier 1915 entre le Board of trade et M. le Contrôleur Général Maucière (1).

Voici le texte de la lettre du Board of trade à M. Maucière :

Monsieur,

« Je suis chargé par le Président du Board of trade
« de vous faire connaître qu'il approuve les arrange-
« ments pris pour l'achat des viandes congelées des-

(1) Archives du Ravitaillement.

« tinées aux troupes alliées entre vous, le Général
« Long et Sir Thomas Robinson.

« Pour éviter toute obscurité, je vous donne ci-dessous les clauses de cet agrément :

I. — Toute la viande frigorifiée destinée aux troupes française et anglaise sera achetée par Sir Thomas Robinson agissant pour le compte de ces deux Gouvernements. Toutes les offres de viande frigorifiée faites au Gouvernement français par des Sociétés industrielles, devront être communiquées par ce Gouvernement à Sir Robinson.

Toute la viande qui doit être livrée en vertu des contrats faits antérieurement par le Gouvernement français sera considérée comme ayant été procurée en fait par Sir Thomas Robinson qui en assurera l'exécution ;

II. — La quantité totale de viande frigorifiée qui sera cédée au Gouvernement français ne sera pas supérieure au tiers de la quantité totale de viande de bœuf ou mouton congelée, importée chaque mois dans le Royaume Uni et en France.

Sous cette condition, le Board of trade accepte de fournir au Gouvernement français 15.000 tonnes de bœuf congelé par mois et le Gouvernement français aura la faculté de prendre en plus 5.000 tonnes de mouton.

III. — Si, pour éviter des engagements, délais ou dépense dans les ports français, il est nécessaire de décharger dans des ports anglais les navires frigorifiques portant des viandes pour l'armée française,

les frais de changement de route, de déchargement et d'entrepôt ainsi que de retour dans les ports français seront supportés par le Gouvernement français.

L'effet de cet arrangement est que le Gouvernement français mettra en commun la viande qu'il a achetée avec le stock destiné au Ravitaillement de notre propre armée et que nous lui garantissons l'exécution de ces clauses et la fourniture de viande congelée telle qu'elle est indiquée au § 2.

Vous serez ainsi assuré d'un minimum de 15.000 tonnes par mois en viande de bœuf, à condition que les quantités importées dépassent 45.000 tonnes. Vos demandes seront couvertes aussi promptement et régulièrement que possible et dans les mêmes conditions que les nôtres (excepté en ce qui concerne les contrats faits autrefois par vous ».

M. Maucière accepta ces conditions mais il tint à préciser divers points, notamment que : dans le calcul des importations de viandes frigorifiées en Angleterre et en France, n'entreraient en compte que les viandes en provenance de l'Argentine, de l'Australie et de la Nouvelle Zélande.

Par là, il sauvegardait nos intérêts en réservant à l'Intendance Française les zones d'actions de l'Uruguay et de Vénézuéla, particulièrement importantes et enfin la production des colonies françaises.

Par ailleurs, le minimum garanti était fixé à 15.000 tonnes de bœuf et à une quantité supplémentaire de mouton congelé pour laquelle le Gouvernement fran-

gais avait option — sans toutefois que cette quantité jointe au minimum de 15.000 tonnes puisse dépasser le tiers des importations générales.

En outre, le Gouvernement anglais devait nous compenser les quantités de viande consommées en France par les troupes anglaises et prélevées sur le cheptel national (1).

« Les prix à payer par le Gouvernement français au
« Gouvernement anglais pour les fournitures de
« viande congelée faites par celui-ci en dehors des
« contrats déjà passés devaient être « les prix payés
« par le Gouvernement anglais pour lui-même, la
« fourniture étant mise en commun entre les deux
« Gouvernements. »

Toutes les autres conditions portées dans la lettre du Board of trade étaient acceptées.

Il était prévu que tous les détails d'exécution devaient être réglés directement par correspondance entre Sir Robinson et l'Administration militaire française.

La Convention intervenue présentait cependant encore certains inconvénients dont on s'aperçut après sa mise en application. Le principal en était un certain flottement dans les prévisions d'arrivage qui variaient ainsi qu'il avait été décidé d'après le tonnage d'importation en Angleterre. Et, ce flottement qui os-

(1) Ces quantités étaient importantes puisque en 1914 elles s'élevaient à 2128 T. de bœuf et 400 moutons et en 1915 à 1070 T. plus 38,000 moutons d'Algérie. — Note de M. l'Intendant Folliot en liaison avec l'Intendance Britannique.

cillait entre 1.000 et 1.500 tonnes présentait un grand inconvénient pour les livraisons à faire aux troupes.

En outre, il n'avait pas été spécifié que des achats pour la population civile pourraient être faits : or, il était évident que si on voulait faire des cessions aux municipalités ou directement aux boucheries, les quantités allouées d'environ 20.000 tonnes par mois étaient nettement insuffisantes. C'est pourquoi, lorsque peu de mois plus tard, il fut question de faire des cessions à la consommation civile et lorsque fut déposé par le Gouvernement un projet de loi portant achat de 120.000 tonnes de viande congelée dont partie devait être cédée à la population civile, des nouvelles négociations devinrent nécessaires.

Enfin, il n'avait pas non plus été dit si les viandes achetées par la marine pour la consommation des équipages de la flotte devaient ou non entrer en ligne de compte.

CHAPITRE VIII

§ 1. — Les négociations avec le Gouvernement Anglais pour l'adaptation de la convention de Janvier 1915 au projet d'achat de 120.000 tonnes.

Dès le mois de Mai 1915, des démarches furent faites auprès de Sir Thomas Robinson afin de savoir si le Gouvernement anglais serait hostile à l'achat par les services de la guerre des 120.000 tonnes supplémentaires de viande frigorifiée dont l'importation était projetée par le Gouvernement français.

Notre délégué à Londres, M. Thion de la Chaume avait, en outre, mission de préparer le terrain pour une modification nécessaire en ce cas, à la convention de janvier, puisque les viandes ainsi achetées, étant destinées à suppléer à l'insuffisance des livraisons anglaises (240.000 tonnes en principe) et à éviter de trop lourds prélèvements sur le cheptel national, ne devaient pas entrer en ligne de compte pour le calcul des importations faites dans les deux pays.

Enfin, il devait demander à sir Robinson de favoriser la libre sortie des appareils et machines fri-

gorifiques destinés à l'aménagement de notre flotte frigorifique.

Il ne cachait d'ailleurs pas qu'en principe, il était absolument favorable à l'exécution du projet du Gouvernement français.

Le 19 juin, Sir Robinson ayant reçu des renseignements sur les approvisionnements mondiaux en viande frigorifiée, réunit en une conférence, au Board of trade, les Représentants du Gouvernement français et examina avec eux les conditions possibles d'un nouvel accord.

A cette conférence, assistaient des délégués de l'Italie qui venaient demander à bénéficier du régime d'achat en commun. Cette demande compliquait la question et pouvait être de nature à créer des difficultés; les approvisionnements généraux étaient-ils suffisants pour répondre aux demandes ainsi augmentées et surtout le fret permettait-il d'acheminer les quantités allouées ?

Cependant, l'Italie ne demandant que d'être garantie quant à la livraison des marchés passés par elle dans les premiers mois de 1915 et se résignant à ne bénéficier de la convention de janvier 1915 que pour quelques mois (voir ci-après) la situation s'arrangea.

Il fut décidé en définitive : que le Board of trade garantirait de 15 à 20.000 tonnes par mois.

D'autre part, toute la viande transportée sous pavillon français appartiendrait au Ministère de la Guerre et n'entrerait pas en ligne de compte.

Cependant, le Gouvernement anglais demandait toujours et à juste titre, afin de ménager la situation sur le marché mondial, que les contrats de viandes à passer par le Gouvernement français ne soient conclus que d'accord avec lui.

M. de la Chaume recevait le 1er juillet de nouvelles instructions, il lui était donné communication notamment des projets définitifs du gouvernement français et du programme d'armement de la flotte frigorifique française.

Il lui était indiqué que le Gouvernement avait été amené à envisager des contrats de longue durée, mais que les prix stipulés caf ports français, valables jusqu'au 31 décembre 1918, devaient être révisés tous les six mois, à partir du 1er janvier 1919.

Au cas où l'accord ne s'établirait pas pour la fixation du prix révisé, le contrat devrait être résilié au 1er juillet 1919 ou au 1er janvier 1920. L'Etat alors exécuterait pour lui-même les contrats de fret passés entre les vendeurs et les armateurs.

L'Intendance admettait fort bien qu'en ce qui touchait les prix, les traités ne fussent définitifs qu'après accord avec Sir Thomas Robinson; elle avait même inscrit dans le contrat-type, une clause en vertu de laquelle, le marché devait être annulé si le gouvernement anglais ne consentait pas à maintenir à la France la fourniture garantie par l'accord de janvier en plus des 120.000 tonnes du projet gouvernemental.

M. de la Chaume reprit alors les négociations, il fit valoir à Sir Robinson que, grâce aux contrats prévus

par l'Intendance, la flotte frigorifique mondiale s'accroîtrait d'un tonnage qu'il serait désavantageux pour la France et sans profit pour l'Angleterre de ne pas mettre en service; qu'il n'y avait nul inconvénient, — la situation restant la même que celle résultant de l'accord de janvier, — à ce que la France s'approvisionnât du complément nécessaire à son armée, l'importation de viandes n'étant limitée que par la pénurie de fret frigorifique.

Il lui exposa enfin la proposition envisagée par l'Intendance au point de vue de la révision des prix, en accord avec le Gouvernement anglais.

Le Président du Board of trade, M. Runciman, ses collaborateurs, MM. Barnes et Robinson, après discussion, finirent par admettre le principe du maintien pur et simple de l'accord de janvier.

Ils formulèrent toutefois cette réserve que « si le Gouvernement français entendait se réserver la totalité des quantités importées par les navires qu'il ferait frigorifier, il était légitime que le Gouvernement anglais bénéficiât des mesures analogues qu'il comptait prendre lui-même. » (1).

Et M. de la Chaume, signalant cette réserve au Ministre de la Guerre, ajoutait : « Qu'il avait été décidé de pousser activement la construction d'un certain nombre de navires frigorifiques actuellement en chantier dans le Royaume-Uni, : un minimum de quatre navires d'une capacité en viandes de 3 à 3.500 tonnes devait être terminé, espérait-on, avant la fin de la pré-

(1) Lettre de M. de la Chaume au Ministre de la Guerre, le 20-7-1915.

sente année. Le Gouvernement anglais estimant que si nous nous réservions les viandes à transporter par les navires que nous allions faire frigorifier, lui-même aurait le droit de se réserver les viandes qui seraient transportées par les navires dont il pousse actuellement la construction. »

L'Ambassade de Londres qui, sur l'invitation qui lui en avait été faite par le Quai d'Orsay, suivait également cette affaire, obtint la même réponse, que M. Cambon transmettait le 26 juillet au Ministre des Affaires Etrangères :

« a) Le Board of trade garantit au Gouvernement français une fourniture maxima moyenne de 20.000 tonnes de viande congelée par mois, en outre des quantités que ce gouvernement pourra être en mesure de tirer de contrées autres que l'Australie, la Nouvelle Zélande, l'Argentine et l'Uuruguay, en outre également de toute viande qui pourra être exportée d'une contrée quelconque pour le Gouvernement français, au moyen des navires que le Gouvernement français se propose actuellement d'aménager en vertu du projet étudié par lui.

b) Si les importations en France et dans le Royaume-Uni, de viandes congelées en provenance de l'Australie, de la Nouvelle Zélande, de l'Argentine et de l'Uruguay (à l'exclusion de toutes viandes de ces pays transportées par les navires que le Gouvernement français se propose d'aménager pour son propre usage) tombent en dessous de 60.000 tonnes par mois, la garantie du Board of trade ne s'appliquera qu'à la

fourniture d'une quantité de viande correspondant au $\frac{1}{3}$ de l'importation effective, telle qu'elle est définie ci-dessus.

c) Dans la quantité mensuelle garantie, 15.000 tonnes consisteront en bœuf congelé et le surplus pourra, à la convenance du Board of trade, être fourni en mouton congelé. » (1).

En outre, une lettre de Sir Barnes adressée à M. de la Chaume, précisait que le Board of trade ne présentait aucune objection à la fourniture par MM. J. et E. Hall, des installations et machines frigorifiques nécessaires pour les navires « Ouessant », « Champlain », « France » et « Italie », à la condition toutefois qu'il fût entendu que les machines destinées à l'origine à des navires anglais et cédées pour l'équipement des navires français fussent remplacées avant l'achèvement des navires britanniques (2).

Enfin, il restait entendu qu'en ce qui concerne les prix, aucun marché ne serait conclu sans que l'Intendance française se fût mise d'accord avec Sir Robinson.

Le Ministre de la Guerre approuva le 31 juillet l'accord ainsi défini, il pria seulement M. de la Chaume de faire préciser que, malgré les modifications subies par le projet du Gouvernement au Sénat, modifications touchant à la durée des contrats, le principe général

(1) Lettre du Board of trade du 3-7-1915 en réponse à une note de l'Ambassade de France.

(2) Lettre du 13 juillet de M. Barnes (board of trade), au délégué de l'Intendance française à Londres.

du nouvel accord — importations sous pavillon français de 120.000 tonnes supplémentaires, n'était pas touché et que les négociations en ce sens demeuraient acquises.

En outre, il demandait à ce que l'autorisation d'exporter des machines frigorifiques s'appliquât non seulement aux cinq navires indiqués par Sir Barnes, mais à tous les vapeurs français à aménager en exécution du projet de loi.

Enfin, le nouvel accord ne devrait entrer en vigueur que lorsque le projet gouvernemental aurait été approuvé par le Parlement, les arrivages à prévoir en vertu des contrats nouveaux ne pouvant avoir lieu avant le début de 1916.

Toutefois, M. de la Chaume recevait pour instructions de se mettre en rapport avec Sir Robinson pour réaliser dès que possible une entente sur les prix à stipuler dans les contrats.

M. Thion de la Chaume entra comme il lui avait été prescrit, en relations avec Sir Robinson pour discuter de la question des prix préparatoires à la mise en vigueur de l'accord.

§ 2. — Difficultés soulevées par les colonies anglaises quant à l'application de l'accord projeté.

Mais sur ces entrefaites, le Gouvernement Britannique se trouva en proie à d'assez graves embarras résultant des protestations de ses colonies et dominions contre le projet français.

Dès le 11 août 1915, le délégué de l'Intendance à

Londres câblait au Ministre de la Guerre (1) que les hauts Commissaires de l'Australie, de la Nouvelle Zélande et du Canada avaient saisi le Gouvernement anglais de vives protestations contre le projet de loi pour l'importation de 120.000 tonnes de viandes frigorifiées.

Leurs réclamations portaient contre le privilège douanier accordé à certaines maisons avec lesquelles le Gouvernement devait traiter (2) et qui étaient effectivement en majorité américaines et surtout de l'Amérique du Sud, ce qui violait, disaient-ils, les traités de Commerce où était prévue la clause de la Nation la plus favorisée.

M. de la Chaume ajoutait qu'à supposer que cette protestation pût être écartée en droit, il semblait certain que le Gouvernement anglais serait impuissant à résister à la pression exercée par ses Colonies et que, en conséquence, il refuserait son assentiment aux contrats projetés.

Les difficultés qui s'élevaient étaient des plus sérieuses.

Le 11 août 1915, les hauts Commissaires des dominions, exportateurs de viande congelée avaient, chacun de leur côté, protesté contre le projet français auprès de Sir Runciman, président du Board of trade.

Sir Georges H. Perley (3), haut Commissaire pour le

(1) Télégramme de M. de la Chaume au Ministre de la Guerre, 11 août 1915.

(2) Texte voté au Sénat, article 3 (Swift, Frigorifica, Uruguay, Vestey).

(3) Archives du Ravitaillement.

Canada, disait catégoriquement que la clause du projet en instance au Sénat qui prévoyait que jusqu'au 31 décembre 1920, les viandes frigorifiées entreraient en franchise de droit en France lui semblait « très injuste envers le Canada et les autres Etats et incompatible avec le traitement de la nation favorisée même en temps ordinaire » — et il ajoutait : « mais, je suis sûr que vous comprendrez combien elle est plus particulièrement inadmissible dans les circonstances présentes. » « Le Canada fait tous ses efforts pour aider la cause alliée et si la France accordait à certaines compagnies neutres des concessions spéciales sous forme d'une rémission de droits d'entrée, les fermiers et les emballeurs canadiens de viande s'élèveraient fortement contre une telle action. Nous prétendons que puisque nous faisons de si grands sacrifices dans cette guerre terrible, les alliés doivent donner au Canada la préférence sur des pays neutres et on a au Canada, le sentiment que cela n'a pas toujours lieu. »

« Si le Gouvernement français maintenait le texte proposé en ce qui concerne la viande frigorifiée et mettait la viande canadienne dans une situation aussi désavantageuse, je suis sûr que notre pays en serait très peiné et objecterait vigoureusement. »

Sir Perley ajoutait encore que l'article 2 du traité de Commerce entre la France et le Canada stipulant que « toute réduction de droits d'entrée accordée par la France à un pays quelconque sur les produits énumérés dans l'annexe A (qui comprenait les viandes) devait être appliqué dans son entier aux produits sem-

blables canadiens », il lui paraissait regrettable que des tarifs de faveur puissent être accordés à certaines maisons des Etats-Unis ou de l'Argentine.

Les délégués des Dominions et colonies d'Australie et de Nouvelle Zélande tenaient à Sir Runciman le même langage (1).

La situation était donc fort embarrassante pour le Gouvernement Royal.

A maintenir les termes du contrat intervenu avec le Gouvernement français, il homologuait sans protester l'introduction en France de viandes américaines exemptes de tout droit. Par là, il mécontentait gravement ses dominions qui avaient pris une part très active à la guerre, mais qu'un lien très faible rattachait à la métropole. Les mécontenter ainsi, n'était-ce pas nuire à l'action des Canadiens et des Australiens dans la guerre, et particulièrement à la campagne pour le recrutement activement menée dans ces pays ?

Aussi le « Foreign Office », sur les instances du Board of trade, exposa-t-il loyalement et sans rien en dissimuler, la situation au Quai d'Orsay. Il lui dit ses

(1) La Chambre de Commerce britannique adressa le 29 décembre 1915 une protestation conçue dans le même sens au Parlement français.

Elle s'élevait en faveur de l'Australie incapable de faire à ce moment des fournitures directes à la France, contre le remboursement prévu dans le texte du Sénat, des droits de douane, aux fournisseurs de viande congelée. Cette mesure devant avoir pour effet d'handicaper au moment de l'état de paix, les fournisseurs australiens et de permettre même l'accaparement du marché français par les firmes américaines.

Enfin, elle signalait que, le remboursement des droits de douane étant accordé comme compensation aux 18 millions de frais que nécessitaient les importations frigorifiques des vapeurs français, on arrivait à, pour cela, leur consentir des avantages bien plus considérables — près de 110 millions.

(Rapport Cosnier, n° 1282, page 246).

crainces au sujet des répercussions que la loi projetée aurait sur le recrutement et pria le Gouvernement français d'examiner une solution nouvelle ou de renoncer aux contrats projetés avec les firmes américaines (1).

M. Thierry, sous-secrétaire d'Etat à l'Intendance et au Ravitaillement, avisé de la difficulté qui venait de se produire, vint immédiatement à Londres; les hauts Commissaires lui renouvelèrent leurs objections touchant le vote de l'article 3 du projet de loi et lui en demandèrent la modification afin que le champ fût laissé libre à toutes les Compagnies frigorifiques.

Sir Runciman, le 24 août, écrivit même à M. Thierry, alors reparti à Paris, pour lui dire qu'au cas où nous renoncerions au vote du projet, le Gouvernement anglais garantirait la quantité supplémentaire de dix mille tonnes par mois (2).

L'affaire, qui faisait encore l'objet d'un échange de conversations dans le courant des mois d'août et septembre, reçut à l'occasion de la conférence interalliée des 26 et 27 septembre pour l'admission du Gouvernement italien au bénéfice de l'achat en commun, une solution nouvelle et un peu inattendue.

Le but initial de cette conférence était d'étudier dans quelles conditions la viande frigorifiée nécessaire à l'armée italienne pourrait lui être fournie par l'Angleterre.

(1) Note du « Foreign Office » en date du 11 août 1915.

(2) Lettre de Sir Roper en date du 23 décembre 1915, adressée à M. Wyldbore Smith, membre du Comité Interallié de Ravitaillement Archives Beau de Londres.

Or, la discussion qui s'échangea fit apparaître que rien ne pouvait être fait sans notre assentiment, en raison des engagements antérieurs qui avaient été pris par l'Angleterre.

En effet, le contrôleur général Maucière montra que les cessions de viandes ne pourraient être faites au Gouvernement italien, tant que le Gouvernement français n'aurait pas la possibilité de se procurer les 10.000 tonnes de viandes supplémentaires nécessaires chaque mois à la consommation française et dont l'achat avait fait l'objet des protestations des colonies anglaises.

Pour faire cesser toute difficulté, il fut convenu alors d'un commun accord que la France se chargerait seule d'acheter et de transporter ces 10.000 tonnes de viandes sans que l'Angleterre ait à intervenir de manière à ce que les fournitures éventuelles demandées par l'Italie puissent toujours être assurées sans difficulté.

Par là, les objections présentées au nom des possessions coloniales étaient écartées, le Gouvernement français restant maître de traiter comme il le voudrait avec les firmes qui lui conviendraient.

Copie de cet accord fut transmise au Ministre des Affaires Etrangères auquel Lord Bertie, Ambassadeur à Paris, avait exprimé le désir d'avoir une réponse définitive.

Toutefois, le projet de 120.000 tonnes ayant sur ces entrefaites échoué au Sénat où il avait été entièrement transformé sur la proposition de M. Alexandre

Bérard et son vote, en étant par là retardé ou même gravement compromis, les accords de juillet dont l'application n'avait été prévue qu'au cas où le vote de la loi interviendrait ne jouèrent pas.

Mais leurs dispositions reprises par l'Intendant Sigmann dans ses négociations pour le renouvellement de la Convention primitive de 1915 lui permirent d'obtenir une amélioration notable dans les répartitions de viandes congelées.

CHAPITRE IX

ADHESION DE L'ITALIE AU REGIME D'ACHATS EN COMMUN DES VIANDES FRIGORIFIEES

L'Italie qui, dès les premiers mois de 1915 était venue se ranger à nos côtés dans la lutte, demanda au mois de juin 1915 à adhérer à la Convention franco-britannique dont les avantages lui avaient paru singulièrement appréciables. Dès le 19 juin 1915, une Conférence s'était tenue à Londres au Board of trade, où assistaient avec les délégués français et anglais, des représentants du Gouvernement italien. C'est là, qu'en principe, il fut décidé d'admettre l'Italie à participer aux avantages de l'accord de janvier.

Toutefois, les négociations en vue de déterminer les modalités de la participation de l'Italie au régime de répartition durèrent assez longtemps.

Elles ne furent résolues à Paris que les 26 et 27 septembre 1915, dans une conférence à laquelle assis-
tèrent :

Le Contrôleur général Maucière, MM. Thomas Robinson et Roper, délégués du Gouvernement Royal anglais, le major général Marafini du Gouvernement ita-

lien, le général Abaut, du Service des vivres de la guerre, les Intendants militaires Laurent et Gouin.

L'Italie y soumit ses demandes, la Grande-Bretagne y exposa ce qu'elle proposait :

C'étaient :

« 1° L'exécution du transport des viandes congelées faisant partie des contrats passés par l'Italie avec des puissances neutres, entre autres : contrat Swift de Londres et Chicago; Brow et Pagani, pour un total d'environ 38.000 tonnes.

2° La fourniture par la Grande-Bretagne de la quantité de viande congelée nécessaire pour porter à 9.000 tonnes pendant chacun des mois de novembre, décembre, janvier, février et mars, les quantités résultant de l'exécution des contrats précités; cette fourniture comprenant l'achat et le transport de la marchandise en Italie, dans des conditions identiques à celles régissant les fournitures analogues faites à la France.

3° La fourniture éventuelle d'un supplément de 2.000 tonnes de viande congelée pendant les mêmes mois de novembre à mars inclus. »

Les deux premières demandes furent acceptées immédiatement, mais des difficultés s'élevèrent quant à la troisième; il était en effet délicat pour le Gouvernement anglais de s'engager sans que des retards fussent à craindre dans les livraisons à faire à la France.

C'est alors que les représentants de celle-ci réussirent à faire admettre à la Conférence la possibilité pour l'Intendance française de passer des contrats pour 10.000 tonnes chaque mois en sus des viandes four-

nies par l'Angleterre, contrats qu'elle passerait sans en référer à l'Angleterre et qu'elle se chargerait d'acheter et de transporter.

Nous avons relaté plus haut à ce point de vue les résultats de cette conférence, qui clôturait la discussion ouverte entre le Gouvernement anglais et le Gouvernement français par les colonies anglaises opposées à la mise en vigueur du projet de 120.000 tonnes du Gouvernement français.

Ce point acquis, il fut aisé de réaliser un accord définitif, qui fut signé le 27 septembre 1915, sur les bases suivantes qui présentent évidemment une très grande analogie avec les clauses de la convention franco-anglaise :

« Le Représentant de l'Italie ayant pris connaissance de la convention relative aux fournitures de viande congelée qui existe entre les Gouvernements français et britannique et après avoir entendu le Représentant du Gouvernement français exprimer de quelle façon satisfaisante elle fonctionne depuis sa signature en janvier dernier et les économies qui en résultent, il a été convenu :

1° Qu'il est indispensable pour éviter la concurrence et la hausse des prix que tous les achats de viande congelée par l'Armée italienne soient effectués — à partir de maintenant jusqu'à la fin de mars 1916 — par Sir Thomas Robinson, qui agit déjà en qualité d'acheteur pour les armées française et britannique.

2° Que l'Italie fournira au commencement de chaque mois au Board of trade britannique un état de

la quantité de viande congelée nécessaire à son armée pendant le mois suivant et l'indication du port ou des ports où elle doit être livrée.

3° Que dans l'esprit même de l'accord existant entre la France et la Grande-Bretagne et sous la seule réserve du cas de force majeure, le Gouvernement britannique s'engage à fournir à l'Italie, dans les ports qui lui seront désignés les quantités de viande indiquées dans un état joint à la présente convention.

4° Qu'en raison de l'insuffisance reconnue du nombre de navires munis d'installations frigorifiques actuellement disponibles et de la privation dont pourrait souffrir la population britannique par suite de cette nouvelle répartition de la viande congelée qui joue un rôle capital dans l'alimentation de la Grande-Bretagne, l'Italie prendra les mesures pour réquisitionner tous les navires italiens aménagés pour ce transport, ainsi qu'il a été fait dans le Royaume-Uni.

5° Qu'en achetant de la viande congelée pour la consommation des armées alliées, la Grande-Bretagne tiendra compte de la capacité de transport des vapeurs italiens; qu'elle autorisera, conformément au désir exprimé par le Gouvernement de Rome, l'exportation en Italie des machines frigorifiques d'origine anglaise propres à l'aménagement des navires italiens destinés au transport de la viande congelée et qu'elle facilitera, autant que possible, l'équipement frigorifique de ces navires dans le Royaume-Uni.

6° Qu'en ce qui concerne les dépenses, l'Italie sera placée dans la même situation que la France et la

Grande-Bretagne, c'est-à-dire que l'Italie paiera comme la France le prix réel de revient de la viande, assurance et frais compris; qu'au cas où la viande ne serait pas assurée, les risques de perte ou d'avarie seraient à la charge du Gouvernement italien à partir de la douzième heure du jour où l'Italie aura été avisée que le chargement lui est destiné, ainsi que cela est déjà pratiqué pour la France et la Grande-Bretagne; ainsi que les conditions de paiement du fret et des surestaries, ainsi que du déchargement des vapeurs, seront celles auxquelles les différents navires auront été réquisitionnés par le Gouvernement britannique, les frets à destination de l'Italie peuvent d'ailleurs différer de ceux à destination de France ou d'Angleterre.

.
8° Qu'un représentant du Gouvernement italien à Londres et un représentant du Gouvernement italien à Rome seront accrédités auprès du Gouvernement britannique pour traiter avec Sir Thomas Robinson toutes les questions relatives à l'exécution de la présente convention.

9° Que, conformément aux dispositions actuellement en vigueur entre la France et la Grande-Bretagne, dans tous les cas où des achats de viande seront à faire spécialement pour le compte du Gouvernement italien, son Représentant à Londres sera, autant que possible consulté sur les prix et conditions.

10° Il a été convenu en outre que, dans le cas où le Gouvernement italien aurait besoin de viande con-

gelée après le mois de mars 1916, les deux parties contractantes appliqueront les dispositions de la présente convention pendant une période et pour des quantités à déterminer dans un nouvel accord qui devra intervenir dans la première quinzaine de février 1916. »

CHAPITRE X

L'EXECUTION DE L'ACCORD FRANCO-ANGLAIS DE 1915

Dès la signature de l'accord, Sir Robinson prit des mesures pour que nous fussent remises les quantités prévues aux marchés passés directement par l'Intendance française et dont, en exécution du paragraphe premier de la lettre du 27 janvier du Président du Board of trade, il avait à assurer la livraison.

Ces quantités devaient, le cas échéant, être complétées par des viandes tirées des réserves de l'Intendance britannique.

En février, premier mois où joua la convention, nous reçûmes 18.212 tonnes, dont 14.000 seulement furent livrées par nos fournisseurs. Les quantités promises auraient atteint 20.000 tonnes, si le vapeur « Surrey », chargé de 2.500 tonnes de viande congelée, n'eût heurté une mine et n'eût dû s'échouer. 1.200 tonnes d'une valeur de 70.000 livres sterling furent sauvées et livrées à Dunkerque.

En mars, 1.921 tonnes; sur ce chiffre, 270 furent embarquées à bord de l' « Imperator Nicolai » pour le ravitaillement en Méditerranée.

En avril, onregistra d'autres défaillances des fournisseurs, mais au mois de mai, on arriva à un total de 32.853 Tonnes dont une partie en provenance d'Australie et d'Amérique du Nord.

En Juin, seulement 14.951 tonnes, plus 300 tonnes envoyées à la flotte française par l' « Imperator Nicolai » et 2 à 300 tonnes expédiées de Southampton à Cherbourg et à Brest.

Du mois de juillet jusqu'à la fin de l'année, les programmes d'importation étant mieux établis par rapport aux contrats passés, les approvisionnements nécessaires furent à peu près fournis.

Sir Robinson, et il le déclare lui-même, fit peu attention à la provenance des viandes (1) « au moment où vos besoins paraissaient les plus grands, je n'ai jamais hésité à envoyer en France des cargaisons de viandes d'Amérique, du Canada, ou d'ailleurs, de préférence à des cargaisons d'Australie ou de la Plata. »

Or, certaines de ces viandes, abondamment grasses, étaient peu goûtées par nos soldats habitués à des viandes d'une teneur en graisse plus faible. Plus tard, en 1916-17, plus d'attention fut apportée à ce point et la qualité des viandes reçues s'améliora.

Sir Robinson, du 31 janvier au 31 décembre signa avec M. de la Chaume pour le compte du Gouvernement français, des contrats portant sur environ 46.000

(1) Lettre de Sir Robinson au Ministre de la Guerre (Intendance), 3 février 1916.

tonnes de viande frigorifiée d'une valeur de 2.625.000 livres sterling.

De février à décembre 1915, les recettes du Gouvernement anglais, en viande frigorifiée provenant de la Plata (Argentine et Uruguay) et de l'Australie furent les suivantes :

Au Royaume-Uni	455.100 tonnes
En France (armée anglaise)	27.100
Méditerranée orientale	30.000

(1) 512.200 tonnes

Sir Robinson indique que sur ces quantités furent livrées à la France (y compris la Méditerranée orientale), en provenance de :

La Plata	401.854 tonnes
Australasie	41.681
Etats-Unis	48.031
Royaume-Uni	49.287
Canada	5.380
Brésil	2.099
Chine (porcs congelés)	1.000

219.332 tonnes

Enfin, ne comptant pas dans les viandes fournies par l'effet de l'accord anglais, la France aurait reçu du Vénézuëla : 3.112 tonnes, de Madagascar et du Sénégal : 3.290 tonnes.

(1) Pour l'année entière, les importations en Angleterre furent de 664.000 tonnes.

L'Italie de son côté reçut :

En provenance des Etats-Unis ..	4.370 tonnes
du Royaume-Uni	2.500
de la Plata	6.682
du Brésil	1.743

15.295 tonnes

En Méditerranée orientale auraient été livrées aux troupes françaises et italienne 28.600 tonnes, quantités comprises dans les chiffres précédents.

Il convient de mentionner que sur le total de 219.000 tonnes reçues du Gouvernement anglais, la France dut livrer à l'Armée belge, par l'intermédiaire de l'entrepôt de Dunkerque et dans cette même année 1915 : 42.407 quintaux (pour les mois de janvier et de juin à décembre inclus).

Les réserves suivantes sont à formuler sur les chiffres donnés par le service des viandes au Board of trade.

Les quantités indiquées comme reçues par le Gouvernement français en provenance des colonies et du Vénézuéla sont exactes.

Par contre, les chiffres représentant les livraisons faites en France doivent être discutés.

En effet, si un tableau du service des vivres de la guerre indique un tonnage réparti (population civile et armée) de 215.707 tonnes, chiffre cadrant avec celui fourni par le Board of trade, puisque en lui ajoutant 1.891 tonnes, 476 livrées en Méditerranée, on arrive au total de 219.000 tonnes indiquées; d'un autre côté,

l'Administration des douanes ne porte comme entrées en France par les différents ports de débarquement que 182.297 tonnes.

Comment expliquer cette énorme différence ?

On pourrait, si elle ne portait que sur quelques centaines de tonnes, dire qu'elle a pour cause les différents modes d'évaluation; les Douanes indiquant les quantités réellement entrées; le Board of trade au contraire tablant sur les connaissements; or, ceux-ci sont sujets à caution, n'indiquant pas les viandes avariées et jetées à la mer.

Il pourrait enfin y avoir une différence quant à la tare des emballages (deux enveloppes de toile par quartier; 1 ou 2 kilogrammes).

Mais on n'arrive pas malgré tout à justifier une différence de près de 35.000 tonnes. Il faut admettre, si on tient pour justes les chiffres des douanes, qu'une partie de la viande importée ne fut pas soumise à son contrôle.

CHAPITRE XI

LE RENOUVELLEMENT DE LA CONVENTION FRANCO-ANGLAISE

§ 1. — Les négociations. — Bases de discussion.

Les négociations menées en juillet 1915 avaient, nous le rappelons, abouti à l'accord suivant, dont voici les grandes lignes :

« 1° Le Gouvernement anglais garantissait une fourniture moyenne de 20.000 tonnes par mois (dont 15.000 de bœuf). Chiffre qui devait être réduit au 1/3 des importations totales en provenance de la Plata ou de l'Australasie, si ces importations tombaient au-dessous de 6.000 tonnes par mois.

2° Le contingent de 20.000 tonnes ne devait pas comprendre :

a) les viandes que la France pourrait tirer d'autres pays; .

b) les viandes que la France pourrait exporter d'une contrée quelconque au moyen des navires à aménager en vertu du projet de loi des 120.000 tonnes;

3° Le Gouvernement anglais devait autoriser l'exportation des machines frigorifiques nécessaires à l'aménagement de ces navires. »

C'est sur ces bases nouvelles que les négociations reprirent pour le renouvellement de l'accord moins libéral de janvier 1915, qui ne nous réservait que 20.000 tonnes (environ) et seulement en surplus, les viandes de nos colonies et du Vénézuéla.

Toutes les autres viandes quel que fût leur pavillon, fût-il français, devaient figurer dans le total de la convention.

L'Intendant Sigmann, Chef du Service des Viandes frigorifiées(1) fût chargé de mener les négociations, celles-ci durèrent plus de deux mois et nécessitèrent de fréquents voyages à Londres car, en même temps que la question du renouvellement de la convention, devait se traiter celle d'un programme d'achat plus restreint de viandes congelées que désirait faire le Gouvernement français mais pour la conclusion duquel il préférait marcher en plein accord avec Sir Robinson.

L'Intendant Sigmann dressa un projet d'accord qui, soumis à Sir Robinson, ne rencontra que des objections portant sur des points secondaires. Ce projet était le suivant :

« Les fournitures destinées au Gouvernement français comprendront non plus seulement les viandes destinées à l'Armée, mais encore celles destinées à la population civile et à la marine. »

Ce seront :

1° 20.000 tonnes garanties par le Gouvernement

(1) M. Sigmann, ancien inspecteur des Colonies était passé avec son grade dans le corps de l'Intendance.

anglais à transporter sous pavillon anglais sans distinction d'origine, dont 15.000 de bœuf. Ce contingent sera réduit au 1/3 des importations sous pavillon anglais, si ces importations tombent au-dessous de 60.000 tonnes par mois.

2° Toutes les viandes importées en France sous pavillon français.

3° Les viandes congelées de Madagascar, importées sous pavillon anglais.

4° Les viandes congelées du Vénézuéla, importées sous pavillon anglais. » (1).

A prime abord, cet arrangement paraissait moins avantageux, que celui de juillet puisqu'il nous enlevait le bénéfice des viandes importées sous pavillon anglais en provenance des pays autres que la Plata et l'Australasie (Vénézuéla et Madagascar exceptés). En réalité, le bénéfice de cette disposition était illusoire puisque nous ne pouvions tirer de viande de ces pays qu'autant que l'Angleterre y envoyait des navires frigorifiques réquisitionnés par elle; en fait, cependant, des navires frigorifiques anglais ont, en 1915, desservi non seulement Madagascar et le Vénézuéla, pays dont l'exploitation était prévue en 1915, mais le Brésil, le Canada, les Etats-Unis, mesure qui était nécessitée par le manque de viande en Australie et à la Plata.

Mais, il était évident que dans ces conditions nous ne pouvions demander que les viandes tirées de ces

(1) Note de l'Intendant Sigmann au Ministre de la Guerre. — Archives du Ravitaillement.

pays fussent considérées comme des importations supplémentaires en excédent du contingent de 20.000 tonnes.

Par contre, nous obtenions en échange de cet abandon d'appréciables avantages :

« a) que le contingent supplémentaire sous pavillon français s'appliquât non seulement aux bateaux français à aménager mais aux vapeurs français anciens (5 vapeurs des Chargeurs Réunis transportant 19.000 tonnes par an, soit 1.500 par mois).

b) que le Gouvernement anglais s'engageât explicitement à fournir des navires anglais pour le transport des viandes congelées des usines de Puerto Cabello (Vénézuéla), 7.000 tonnes par an, et de Boanahary à Madagascar.

c) que l'échéance de la Convention fût nettement fixée à trois mois après l'armistice.

d) que le Gouvernement anglais s'engageât à augmenter si possible le contingent mensuel à 20.000 tonnes.

e) que notre contingent s'augmentât d'une partie des quantités pouvant éventuellement être importées sous pavillon neutre.

f) enfin, que le contingent mensuel de 20.000 tonnes ne fût réduit au-dessous de ce chiffre qu'autant que les importations totales de toute provenance (colonies exceptées) tomberaient au-dessous de 60.000 tonnes. »

Les conditions nouvelles de répartition que prévoyait le nouvel accord étaient donc nettement avan-

tageuses pour nous, puisque nous pouvions réaliser ainsi d'abord, l'exécution de notre programme d'armement, ce qui était un point particulièrement important, soit pour notre approvisionnement pendant la guerre, soit pour son utilisation dans l'après-guerre et notamment pour l'exportation des viandes de nos colonies.

En outre, le nouvel accord qui prévoyait le transport des viandes frigorifiées des pays réservés (Vénézuéla, Madagascar) par des navires anglais en cas de pénurie de fret frigorifique national, permettait déjà l'augmentation de nos importations et la mise à exécution d'un programme d'importations plus restreint évidemment que celui de 1915 mais fort important néanmoins et dont l'Intendance, avec une clairvoyance à laquelle il faut rendre justice, entendait poursuivre la réalisation.

Toutefois, en ce qui concerne la certitude de livraison de 20.000 tonnes par mois, nous n'obtenions guère plus de garanties. Des aléas, des à-coups étaient toujours possibles, ils allaient devenir plus graves avec la campagne sous-marine qui allait entraîner de graves perturbations dans les arrivages ; nous devions alors nous louer d'avoir prévu par des contrats spéciaux, des importations suppléant au déficit mensuel des viandes anglaises et permettant au contraire dans les mois favorables de constituer une intéressante réserve.

Un point dans les négociations resta provisoirement en suspens ; la procédure d'achat des viandes à trans-

porter sous pavillon français en provenance des régions autres que les colonies françaises.

Le Gouvernement britannique attachait, en effet, un grand prix à ce que ces achats fussent faits, comme tous les autres, d'accord avec le Major Robinson (1).

Allant plus loin, il prétendait limiter notre faculté d'aménager de nouveaux navires français; la consultation du Board of trade aurait été nécessaire pour l'équipement d'un tonnage supérieur à 70.000 tonnes, équipement qui aurait été en tous les cas limité à 120.000 tonnes.

Or, la Grande-Bretagne étant à ce moment le seul pays où nous puissions nous procurer dans des conditions assez avantageuses de prix et de livraison, les machines frigorifiques nécessaires, cette condition était très dangereuse pour nous.

L'Intendant Sigmann réussit toutefois au cours de ses conversations à l'écarter (2).

Le texte auquel le Board of trade s'arrêta finalement, se borna à prévoir la nécessité d'une entente, d'une part, pour l'achat de 70.000 tonnes de viande en préparation, d'autre part, pour les achats ultérieurs que la France pourrait envisager sous son pavillon (ailleurs que dans ses colonies).

(1) Sir Garnham Roper dans sa lettre précitée du 23 décembre 1915 à M. Wyldbore Smith, insiste encore sur la nécessité du système d'achat en commun.

(2) Résumé des négociations menées à Londres.

Rapport de l'Intendant Sigmann, mars 1916.

Archives du Ravitaillement.

Cette prétention parut à l'Intendant Sigmann en contradiction avec les termes du texte arrêté à la Conférence franco-anglo-italienne du 26 septembre 1915 ainsi conçu :

« Il a été alors convenu, d'un commun accord, que la France se chargerait, seule, d'acheter et de transporter ces 10.000 tonnes par mois, sans que l'Angleterre ait à intervenir, de manière à ce que les fournitures éventuelles demandées par l'Italie puissent toujours être assurées sans difficulté. »

A son sens, la France avait, d'après ce texte, la possibilité d'acheter un contingent annuel sous pavillon national, sans avoir à consulter l'Angleterre.

Les Représentants du Board of trade à la conférence de Londres où assistait M. Sigmann prétendirent que le procès-verbal dressé en septembre n'avait pas reproduit le sens exact des décisions de la conférence interalliée. Le désaccord sur ce point se maintenant au cours des conférences successives, l'Intendant Sigmann demanda au Board of trade de préciser par écrit sa manière de voir, tant au point de vue de l'interprétation du texte du procès-verbal de septembre 1915, qu'en considération des principes mêmes que le Gouvernement anglais croirait devoir invoquer dans la circonstance.

Une lettre fut remise le 16 février à l'Intendant Sigmann avec le texte définitif du projet de la Convention. Elle indiquait qu'une erreur avait été commise dans la rédaction du procès-verbal de la conférence italienne, objection que seul, le témoignage des

personnalités de la conférence de septembre aurait pu lever.

L'Intendant Sigmann observait que, quant au fond du litige, à savoir la nécessité de conduire les achats en plein accord avec Sir Robinson, le Board of trade avait précisé avec force que toute infraction à ces principes permettrait aux fournisseurs d'opposer un acheteur à l'autre, c'est-à-dire la France à l'Angleterre, ce qui amènerait de la confusion, relèverait les prix et pourrait en fait mettre finalement en péril la continuation de l'entente entre les deux Gouvernements (1).

En réalité, l'achat de 70.000 tonnes avait été préparé d'accord avec Sir Robinson, quoique avec une procédure différente (appel d'offres) de la sienne, qui consistait en négociations avec le groupe des usines de la Plata.

Le texte proposé par le Gouvernement anglais mentionnait, dans le but d'éviter toute concurrence entre nous et le service de l'Intendance anglaise, l'offre de nous fournir les 70.000 tonnes par prélèvement sur les contrats généraux du Gouvernement anglais, avec un droit de priorité de chargement pour nos navires, ce qui se lie avec les négociations particulières poursuivies par l'Intendant Sigmann pour l'achat des 70.000 tonnes.

§ 2. — L'accord définitif.

L'accord qui, finalement, intervint, procédait des

(1) Rapport de l'Intendant Sigmann au Ministre de la Guerre.

principes que nous avons exposés au cours de l'historique des négociations.

C'était assurés à la France :

- « I. 1° Une moyenne mensuelle de 20.000 tonnes (1016 kilos par tonne net), expédiées sur des vaisseaux battant pavillon britannique;
- 2° Telles quantités de viande qui pourraient être importées en France sous pavillon français;
- 3° Les viandes congelées de Madagascar, importées sous pavillon anglais;
- 4° Les viandes congelées des usines de Puerto Cabello (Vénézuéla), transportées sous pavillon anglais.

« II. Le Gouvernement anglais garantit au Gouvernement français un approvisionnement mensuel de viande congelée comme ci-dessus de 20.000 tonnes par mois environ, transportées sur des vaisseaux anglais, à condition d'avoir à sa disposition les viandes et le tonnage suffisants.

Au moins, 15.000 tonnes de ces fournitures consisteront en bœuf congelé, le reste en mouton et porc.

Si les fournitures de viandes congelées à destination du Royaume-Uni ou de la France, sous pavillon britannique tombent à un chiffre inférieur à 60.000 tonnes par mois, le Gouvernement français aura droit au 1/3 de la quantité totale.

Le Gouvernement britannique aura la liberté d'inclure dans ses fournitures mensuelles des viandes provenant de n'importe quelle source, excepté des colonies françaises et des frigorifiques des usines de Puer-

to Cabello. En plus des 20.000 tonnes mensuelles ci-dessus mentionnées, le Gouvernement britannique fournira au Gouvernement français des quantités de viandes fraîches d'origine française égales aux quantités de viandes fraîches d'origine française consommées par les troupes britanniques en France.

Pourvu que les viandes soient disponibles et que les besoins des armées anglaise et italienne ainsi que ceux de la population civile britannique le permettent, le Gouvernement anglais s'efforcera de mettre à la disposition du Gouvernement français en plus de la fourniture mensuelle de 20.000 tonnes telles quantités qui pourront être parfois disponibles et pour lesquelles il sera possible de se procurer du tonnage sous pavillon britannique.

Toutes les viandes congelées transportées soit comme partie des 20.000 tonnes mensuelles destinées à la France, soit pour le contingent britannique, doivent être considérées comme devant servir aux besoins communs des armées et le Board of trade pourra détourner des navires pour service spécial en cas d'urgence.

« III. Les Gouvernements français et anglais reconnaissant la nécessité d'une action commune pour tout ce qui est des achats de viandes congelées chargé sir Thomas Robinson de toutes les négociations relatives à l'obtention de ces fournitures.

Toutes les viandes congelées dont le Gouvernement français peut avoir besoin (excepté celles en provenance des Colonies françaises) seront en conséquence

livrées, soit aux termes de contrats généraux faits pour le Gouvernement britannique soit aux termes de contrats spéciaux à dresser entre le Gouvernement français et Sir Thomas Robinson.

Il est donc convenu qu'en plus des quantités de viandes mentionnées au paragraphe 2 et de la viande des Colonies françaises et de Puerto Cabello, le Gouvernement français aura droit, à condition que les viandes soient disponibles, à des fournitures supplémentaires de viandes congelées (jusqu'au chiffre approximatif de 47.000 tonnes pour 1916 et 70.000 pour 1917 et années suivantes) transportées sous pavillon français.

Si ces viandes sont livrées selon les contrats généraux faits pour le Gouvernement anglais, le Gouvernement français doit donner avis au moins six mois à l'avance de la date à laquelle les navires français seront prêts à charger, afin de permettre de fournir des viandes de qualité française préparée à la manière française, à la Riviera Plata, à Montevideo, à Buenos-Ayres et à la Plate. On donnera à ces navires priorité de chargement afin qu'ils puissent prendre la mer aux dates régulièrement fixées.

« IV. Il est entendu que le Gouvernement français désire augmenter les achats dont le transport doit être effectué sous pavillon français jusqu'à un chiffre dépassant 70.000 tonnes en une année.

Toutefois, en vue de la demande considérable actuelle pour les viandes frigorifiées et du fait que les pays d'où elles proviennent pourront se trouver à

court, le Gouvernement français discutera avec le Gouvernement britannique l'ensemble de la situation avant de prendre aucune mesure en ce sens; mais ceci ne s'appliquera pas aux viandes des colonies françaises.

En outre, s'il s'offre pour l'un ou l'autre Gouvernement une occasion de s'assurer le concours de vaisseaux neutres, isolés, ce qui permettrait à l'un ou l'autre Gouvernement d'augmenter la quantité de viande transportable pour son propre compte, les deux Gouvernements s'entendraient pour l'usage à faire de ces navires.

« V. Les contrats relatifs aux viandes congelées provenant des colonies françaises seront faits uniquement par le Gouvernement français.

« VI. A condition qu'un tonnage suffisant soit disponible et que les besoins des forces alliées le permettent, le Gouvernement britannique s'efforcera de libérer un nombre suffisant de navires appartenant à MM. Vestey brothers (Blue Star Line) pour le transport d'une quantité normale de viandes congelées de Madagascar et des usines frigorifiques de Puerto Cabello.

« VII. A condition que les besoins des vaisseaux britanniques isolés, en construction ou à construire le permettent, le Gouvernement britannique autorisera l'exportation en France du matériel frigorifique nécessaire à l'équipement des vaisseaux sous pavillon français pour le transport de viandes congelées.

« VIII. Le présent contrat entrera en vigueur le

1er mars 1916 et se terminera, à moins d'entente à ce sujet entre les deux Gouvernements, à la fin du troisième mois qui suivra celui où un armistice général sera signé mettant fin à la guerre actuelle. »

CHAPITRE XIII

ACHATS DU GOUVERNEMENT FRANÇAIS A TRANSPORTER SOUS PAVILLON FRANÇAIS

§ 1. — Achats et procédures d'achats. — Décrets
du Gouvernement français. — Viande de la Plata.

Au cours des négociations dont nous avons vu la marche on avait eu à certains moments à envisager la procédure des achats que la France comptait faire directement et transporter sur les navires frigorifiques armés, en exécution du programme gouvernemental.

La situation, telle que la concevait au moment de son départ à Londres, en janvier 1916, l'Intendant Sigmann était la suivante, définie clairement, estimait le Service de l'Intendance par les dispositions du procès-verbal de la conférence interalliée de septembre 1916 :

« La France pouvait se procurer par elle-même les viandes nécessaires pour parfaire à ses besoins. »

L'Intendance, alors sous la haute direction de M. le Sous-Secrétaire d'Etat Joseph Thierry, se préoccupa d'engager des négociations pour l'achat de 70.000 ton-

nes de viande de la Plata, à livrer dans le courant de 1916 — tonnage estimé suffisant pour l'utilisation des navires des Chargeurs Réunis et des Transports Maritimes à Vapeur, qu'un contrat de fret de 3 ans, allait mettre par échelons à la disposition du Gouvernement.

Il était cependant dans la pensée de l'Intendance tout en poursuivant par elle-même la réalisation de son programme d'achats, de ruiner dans son application l'esprit qui avait inspiré les conventions franco-anglaises. La concurrence des deux Gouvernements sur un marché, qui présentait ce caractère particulier que le commerce des viandes était concentré sous la direction d'un petit nombre de maisons, ne pouvait qu'avoir les répercussions les plus fâcheuses tant au point de vue de la hausse des prix que de la sécurité même des contrats.

Cependant, des désaccords ne manquèrent pas de se produire, qui avaient leur cause dans les craintes qu'éprouvait le Board of trade pour le renouvellement de ses propres contrats, si la France agissait seule pour ses achats et surtout en employant la procédure que venait d'adopter le Gouvernement français par l'intermédiaire de la Commission Interalliée de Ravitaillement à Londres, c'est-à-dire l'appel d'offres traditionnel à l'Intendance française, conforme à la pensée de la Chambre et du Sénat qui préféraient des adjudications à tout autre mode d'achat (1), mais peu

(1) Rapport Cosnier, n° 1282. (Conclusions, page 251.) Voir aussi chapitre sur le projet des 120,000 tonnes.

dans les habitudes commerciales du Royaume-Uni.

Ce procédé souleva, signale M. l'Intendant Sigmann, des observations du Gouvernement anglais, qui proposa de nous fournir lui-même des viandes, au moyen de ses contrats en cours, contrats pour le renouvellement et l'extension desquels il venait d'entamer des négociations, offrant même de nous donner une priorité de chargement et de nous réserver des viandes maigres, conformes au goût français (1).

Aussi, l'Intendant Sigmann se heurta, lorsqu'il essaya de faire prévaloir la conception d'appel d'offres, à l'opposition de Sir Thomas Robinson, qui préférait des négociations directes avec les vendeurs.

Les conversations furent arrêtées momentanément par la contestation qui naquit sur l'interprétation de l'accord interallié de septembre, le Board of trade disant que nous ne pouvions faire aucun achat de viande congelée sans l'intermédiaire de Sir Robinson.

En vue d'éviter un conflit et tenant compte des avantages sérieux que présentait un contrat commun aux deux Gouvernements, l'Intendant Sigmann fit surseoir à l'appel d'offres, en attendant que les négociations du Gouvernement anglais aient abouti. Il fut d'ailleurs convenu que de toutes façons, le chargement de nos navires serait assuré par le Gouvernement anglais en attendant une solution définitive.

(1) Sir Garnham Roper au nom du Board of trade, indiquait même au représentant anglais à la Commission Interalliée de Ravitaillement que son Gouvernement ne saurait maintenir l'accord de 1915 si nous poursuivions des négociations absolument séparées avec les firmes frigorifiques, ces négociations étant contraires à l'esprit de la Convention.

Lettre du 23 décembre 1915 à Sir Wyldbore Smith.

Les compagnies frigorifiques ayant fait au Gouvernement anglais des propositions inacceptables, avec une volonté très nette de hausser leurs prix, l'Intendant Sigmann insista encore auprès de Sir Robinson pour obtenir qu'il adoptât sa procédure d'appel d'offres.

Or, les Compagnies avaient constitué depuis peu un « trust ». De ce fait, il était évident qu'aucune négociation séparée avec une compagnie, Barnitt, Armour, Sansinena ou Swift, ne pouvait aboutir.

Le commerce des viandes étant concentré sous la direction d'un petit nombre de sociétés, il était évident que les deux gouvernements ne pouvaient, quelle que fût la procédure adoptée, que s'incliner devant les exigences formulées; les viandes coloniales anglaises et françaises ne constituant pas des ressources suffisantes pour les deux armées.

De fait, le Gouvernement anglais n'avait aucun moyen de briser l'entente des compagnies, il n'avait aucun moyen de faire baisser les prix.

Par contre, les contrats avec un groupement présentaient les avantages suivants :

Les Compagnies Américaines s'étaient déjà livrées à la Plata à une concurrence acharnée qui se manifestait par une hausse du bétail sur pied; or, cette hausse serait évitée par la constitution d'un groupement usinier.

Elle éviterait que le fournisseur ou les fournisseurs, traitant seuls avec l'Administration, se trouvassent.

par suite des représailles de concurrents, dans l'impossibilité d'exécuter leurs contrats.

Enfin, la concurrence ne pouvait qu'être nuisible aux Compagnies anglaises, impuissantes à lutter contre les grandes firmes américaines.

En fait, toutes les négociations que, sur les instances de l'Intendant Sigmann, Sir Robinson mena avec les Compagnies, soit par voie d'appel d'offres (lettre circulaire aux compagnies), soit directement, ne purent que le fortifier dans cette conviction qu'il était impossible de traiter autrement qu'avec le groupement entier et en adoptant, ou presque, leurs exigences.

Cette situation, déjà si mauvaise, eût été singulièrement aggravée si les deux Gouvernements, français et anglais, se fussent trouvés en concurrence sur le marché pour la passation de contrats importants. Il en serait résulté une augmentation des prix encore plus considérable.

Devant l'opposition que manifesta le Gouvernement anglais, l'Intendance française céda; c'est ainsi qu'il fut convenu dans l'accord général franco-anglais, pour le renouvellement des achats en commun des viandes frigorifiées, que les achats supplémentaires de viandes à transporter sous pavillon français ne se feraient qu'après accord entre les deux Gouvernements.

La conclusion d'un contrat unique offrait cependant, par rapport à la signature d'un marché spécial à nos besoins, des avantages notables :

« 1° Au point de vue de l'exécution du service, par

la sécurité d'une fourniture assurée par un groupement d'usines et pour les deux Gouvernements, au lieu d'un fournisseur unique pour chaque administration » ;

ce qui donnait plus de commodité dans l'organisation des transports, des livraisons et des paiements et en même temps nous évitait de résoudre une quantité de difficultés ou de détails d'exécution.

« 2° au point de vue de la dépense, nous obtenions pour la période des contrats anglais en cours, le bénéfice de prix fixés au début de 1915 et par conséquent à des cours avantageux.

Cet avantage de prix s'appliquait non seulement aux quantités de viandes à embarquer sous pavillon français avant le 30 juin 1916, mais à toutes les viandes en provenance de la Plata sous pavillon anglais. » (1).

Les négociations ainsi solutionnées en ce qui concerne les achats des deux Gouvernements, il fut précisé que le Gouvernement anglais signerait seul les contrats, que les viandes destinées à la France nous seraient cédées par le Gouvernement anglais qui se chargerait de l'exécution du marché et notamment des paiements à la Plata, que nous n'aurions qu'à procéder à la réception des viandes en France et au remboursement de leur valeur au Gouvernement anglais.

L'unité d'action des deux Gouvernements était donc ainsi maintenue.

(1) Rapport de l'Intendant Sigmann, 6 mars 1916.

§ 2. — Achat de viandes du Vénézuéla.

L'accord primitif de janvier 1915, négocié par M. le Contrôleur Général Maucière, nous avait pleinement réservé la zone d'action du Vénézuéla.

Cette zone nous fut encore reconnue par les accords nouveaux de 1916 et il fut même entendu qu'en cas de besoin, des navires anglais transporteraient les viandes achetées par nous, viandes qui, malgré cela, n'entreraient pas dans la convention générale et formeraient un appoint supplémentaire pour le Gouvernement français.

Une des plus grosses usines du Vénézuéla, celle de Puerto Cabello appartenait à la maison Wesley Brothers, à laquelle se substitua en 1916 la maison Weddel.

Des quantités importantes furent successivement achetées à cette maison, avant d'arriver à la signature d'un contrat, celui du 1er septembre 1916, qui réservait à l'Intendance française, la totalité de la production de l'usine de Puerto Cabello.

Le chiffre de cette production, pour la période de septembre 1916 à mai 1917 était évalué à 10.500 tonnes, avec complément possible en viande de l'Uruguay ou de l'Argentine.

La livraison en était fob, mais la Société devait s'entremettre auprès de la « Blue Star Line » pour procurer le fret.

Le marché à son expiration en 1917 fut renouvelé

englobant toujours la totalité de la production de l'usine; il le fut encore le 24 janvier 1918 et le 14 décembre, ce dernier avec échéance au 1er mai 1919.

CHAPITRE XIII

ACCORD POUR LE RAVITAILLEMENT DE L'ARMÉE D'ORIENT

Nous ne lui consacrerons que de très brèves indications.

Il fut, dès le mois de mars 1915 convenu avec le général anglais, Sir Long, que l'approvisionnement de notre corps expéditionnaire, alors principalement aux Dardanelles et à Lemnos, serait effectué de la manière suivante (1) :

« 1^o Cession immédiate de la cargaison du vapeur frigorifique « Sergai », soit environ 400 tonnes.

« 2^o Cession à intervalles de cinq à six semaines, d'autres cargaisons de même importance prélevées sur le stock de 1.000 tonnes que le Gouvernement anglais entretenait à Port Saïd par les apports de viandes congelées australiennes, auxquels s'ajoutaient parfois des envois des usines françaises de Madagascar. »

L'accord de mars 1915 fut révisé au cours de négociations qui durèrent du 7 septembre au 19 octobre de la même année.

(1) Archives du Ravitaillement.

Le corps expéditionnaire français occupait déjà, à ce moment, Salonique.

Il fut décidé (1) que toutes les quantités de viandes congelées nécessaires pour l'armée française lui seraient cédées par les navires-entrepôts anglais.

Les quantités fournies devant naturellement entrer en ligne de compte pour la fourniture totale de 20.000 tonnes par mois, garantie par le Gouvernement anglais au Gouvernement français, le remboursement du prix payé par le Gouvernement britannique au vendeur devait être effectué par les soins de M. Thion de la Chaume, délégué du Ravitaillement français à Londres.

Puis, en raison de l'accroissement en effectifs, de l'armée d'Orient, il fut nécessaire de reviser l'accord pour le mettre en concordance avec les nouveaux besoins.

Une conférence interalliée fut tenue dans ce but à Londres, au « War Office » ; on y décida de mettre en commun les moyens de transport alliés. Mais les modalités mêmes de l'accord ne furent réalisées que plus tard par les lettres échangées entre M. le Contrôleur Général Godin, représentant le Gouvernement français, le Major Général Long et Sir Garnham Roper.

Les chiffres exprimant les effectifs avaient, en effet, été sous-estimés ; il fallait compter dans le secteur de Gallipoli-Lemnos 250.000 hommes et 75.000, destinés à être portés à 100.000 dans la Macédoine, ce qui

(1) Archives du Ravitaillement.

représentait des besoins mensuels de 350 tonnes de viande congelée pour le premier groupe et de 1.000 à 1.300 pour le deuxième.

Enfin, on décida que les deux armées seraient sur un pied d'égalité entière quant aux livraisons à effectuer; leurs besoins ne formant qu'un compte joint, sauf, bien entendu, règlement ultérieur.

Le vapeur « Marere » (2.600 tonnes) fut affecté comme entrepôt à la station de Port Saïd.

Le « Pacuaro » (1.500 tonnes) et le « San Pablo » (1.000 tonnes), ainsi que les vapeurs « Général-Léman » et « Charles-Tellier » (700 et 800 tonnes), aménagés spécialement par ordre du Gouvernement français, devaient être envoyés à Salonique.

Enfin, le « Clan Mac Ewen » (950 t.) et le navire français « Sergaï » devaient faire la navette entre l'Egypte, les Iles Ioniennes et ravitailler Gallipoli (1), (2), (3), (4).

(1) Lettre du Contrôleur Godin au War Office, le 15 décembre 1915.

(2) Lettre du Major Général Long, Directeur du Ravitaillement à M. Godin, le 20 décembre 1915.

(3) Lettre de Sir Garnham Roper au Contrôleur Godin, le 31 décembre 1915.

(4) Lettre de M. de la Chaume au Ministre de la Guerre le 1 janvier 1916.

LIVRE IV

Les viandes des Colonies. Exécution de la Convention de 1916 à 1919

CHAPITRE XIV

L'UTILISATION DES VIANDES CONGELEES COLONIALES

§ 1. — L'utilisation des viandes congelées coloniales et le parlement

La Commission extraparlamentaire avait conclu par l'organe de son rapporteur, M. Maurice Quentin, à la possibilité d'utiliser les ressources, en viande congelée, des colonies.

Il signalait dans son travail et communiquait en février 1915 ses conclusions à M. Fernand David, affirmant la possibilité de tirer des quantités importantes de viande congelée de nos colonies du Sénégal et surtout de Madagascar.

Déposant son projet de loi en mai, M. Fernand David y avait mentionné l'autorisation pour le Gouver-

nement de passer des marchés pour des viandes en provenance soit des pays étrangers, soit de nos colonies.

Il pensait par là réserver une suffisante garantie aux producteurs coloniaux et ne croyait pas qu'il fut nécessaire dans l'impossibilité d'ailleurs de tabler sur une production fixe et certaine des colonies, d'indiquer un pourcentage dans les 120.000 tonnes à acheter.

Les producteurs coloniaux, soucieux de ménager pour une longue période, un écoulement assuré à leurs produits, insistèrent auprès des membres des groupes coloniaux qui se saisirent de l'affaire.

Après avoir protesté auprès de la Commission consultative instituée au Ministère des Colonies, par arrêté du 21 juin 1915 pour l'importation des viandes congelées et appuyés par le Ministre des Colonies, faisant valoir que leur industrie était en pleine période d'organisation et qu'il fallait l'encourager, ils demandèrent et obtinrent du Sénat, que, dans le projet adopté le 30 juillet, au rapport de M. Alexandre Bérard, figurât l'obligation, pour le Gouvernement, d'acheter chaque année 15,000 T. de viande congelée en provenance des colonies et ce par des contrats à échéance du 31 décembre 1919, compensation jugée indispensable pour remédier à la situation désavantageuse que leur créait la suppression des 35 francs de droit de douane sur les viandes étrangères, réalisée en 1914.

Cependant, pourquoi fixer un plafond aux achats en faveur des colonies. On spécifiait 15.000 T. au ma

ximum, juste la production totale de Madagascar à ce moment.

Quoiqu'il en soit, la Chambre estima que cette mention n'était pas suffisante.

M. Boussenot proposa immédiatement d'élever à 30.000 tonnes les quantités à fournir par les colonies. On pouvait, en effet, escompter frigorifier des moutons algériens et les faisant entrer dans le chiffre des viandes coloniales, arriver au total prévu.

Cependant, Madagascar et le Sénégal ne pouvaient, par suite de difficultés de toutes sortes : frêt, achat et acheminement des bœufs de l'éleveur jusqu'à l'usine, capacité de celle-ci, fournir seule ou alors bien difficilement une telle quantité.

Voyant que le texte revenu du Sénat n'allait pas être accepté par la Commission de l'Agriculture de la Chambre, M. Boussenot se résolut à en faire l'objet d'une proposition de loi spéciale.

Il la déposa en janvier 1916 (1), cependant, que M. Cosnier, tout en rejetant dans ses conclusions du 7 septembre de cette même année le projet gouvernemental, invitait l'Intendance et le Gouvernement à faire appel dans la plus large mesure aux troupeaux de nos colonies, tant du Nord de l'Afrique que de l'A. O. F. ou de Madagascar.

M. Cosnier fut à nouveau chargé d'examiner la proposition de loi de MM. Boussenot, Outrey et Gasparin.

Elle était ainsi conçue :

« Le Ministre de la Guerre est autorisé à passer

(1) Propositions de loi 1715 (27-1-1916). MM. Boussenot et Gasparin.

pour les besoins de l'armée et jusqu'à concurrence de 30.000 tonnes par an, des marchés de fournitures de viandes frigorifiées provenant exclusivement de l'Algérie, des colonies françaises et des pays de Protectorat, dont la durée ne pourra excéder trois ans.

« Un cinquième de la quantité susdite sera fournie en viande de mouton. »

Après avoir examiné la situation du marché de la viande en France et nos ressources, après avoir jeté un rapide regard sur les disponibilités en bétail des colonies, M. Cosnier concluait en affirmant la possibilité d'importer dès 1917 (car son rapport ne fut déposé qu'à la séance du 17 mars 1916) 30.000 tonnes de viande frigorifiée.

Il adoptait, comme durée pour les contrats à intervenir le terme de trois ans, même au cas où les hostilités se termineraient avant ce laps de temps, estimant avec juste raison d'ailleurs, qu'ils constituaient ainsi une garantie nouvelle et nécessaire aux capitaux engagés ou à engager dans les entreprises frigorifiques coloniales.

M. Dariae de son côté avait, au point de vue financier, examiné la proposition de M. Boussenot. Or, dans son rapport et tout en reconnaissant l'intérêt qu'elle présentait, il mentionnait que M. Ribot, alors Ministre des Finances lui avait fait connaître qu'à son avis le vote d'un texte n'était pas nécessaire et que le Ministre de la Guerre agirait dans la plénitude de ses attributions en signant des marchés même supérieurs à une année.

A la séance du 6 juin 1916, la proposition fut adoptée, on l'avait inscrite avec la procédure prévue par les articles 97 et 99 du Règlement, c'est-à-dire sous réserve qu'il n'y ait pas de débat.

Elle fut transmise le 9 juin au Sénat et renvoyée à la Commission des Finances où son président, M. Milliès-Lacroix, ancien Ministre des Colonies, l'examina.

Dès les premières pages de son rapport, distribué le 12 octobre 1916, il exprimait l'avis qu'il était inutile de voter une loi pour autoriser le Gouvernement à passer des marchés de durée relativement courte et pour des quantités assez peu importantes.

Tout en exprimant le vœu que l'on tira des colonies un rendement meilleur, tout en insinuant que l'Intendance n'en avait peut-être pas utilisé toutes les ressources, M. Milliès-Lacroix citait l'opinion donnée aux Commissions de la Chambre et du Sénat par le Ministre des Finances, qu'aucune loi n'était nécessaire pour autoriser ces achats.

« C'est une des attributions essentielles du Ministre, avait déclaré M. le Ministre des Finances, de passer les marchés indispensables à l'exécution des services qui lui sont confiés, aucune disposition ne l'empêche de s'approvisionner sur le marché colonial ; enfin, il a toujours été admis que, s'il s'agit de pourvoir à des besoins permanents, des contrats d'une durée de plus d'une année peuvent légitimement être conclus et, de fait il en est signé un grand nombre.

On n'aperçoit pas ce que la loi proposée ajouterait à ces pouvoirs généraux. »

Il est en effet de règle constante, continuait M. Milliès-Lacroix, que lorsqu'il s'agit de besoins permanents de l'armée, des marchés peuvent être conclus dont l'exécution doit se poursuivre sur plusieurs exercices; l'Art. 114 du règlement du 3 avril 1869 sur la comptabilité des dépenses du département de la Guerre, prévoit des fournitures qui présentent un caractère de permanence ou de longue durée. » (1).

Aussi son avis conforme d'ailleurs aux vues du Gouvernement, fut-il de repousser le projet.

Le Gouvernement avait en effet, au Conseil des Ministres du 4 juillet, estimé qu'il n'y avait pas lieu de poursuivre le vote de la proposition Boussenot et M. le S. S. E. à l'Intendance et au Ravitaillement Thierry, avait déclaré qu'il prendrait les mesures nécessaires pour réaliser sans attendre un vote du Parlement, l'achat des 30,000 tonnes de viande congelée.

Au moment où M. Milliès Lacroix déposa son rapport, en octobre et il le mentionne, des mesures avaient déjà été prises.

§ 2. — La production de viande congelée aux colonies pendant la guerre

Qu'avait fait l'Intendance pour utiliser les viandes congelées préparées dans nos colonies.

(1) Voir Jèze, Cours Elémentaire de science des finances, page 35 et note. — Dans une lettre adressée le 6 mai 1915 au Ministre de l'Agriculture, le Ministre de la Guerre estimait ne pas tenir de la loi des pouvoirs suffisants pour passer des marchés s'échelonnant sur plusieurs exercices (déjà citée chapitre VI, note (1), page 65).

Nous examinerons successivement les mesures prises au Sénégal, à Madagascar et en Algérie.

a) **Sénégal.**

L'Intendance n'avait pas attendu les conclusions de la Commission Extraparlementaire, ni les discussions des Chambres pour utiliser les ressources en viande congelée de nos colonies, soit du Sénégal, soit de Madagascar.

Dès le début de la guerre, elle songea à utiliser l'usine que la Société Frigorifique de Chanaud allait mettre incessamment en service à Lyndiane, la capacité frigorifique de cet établissement était assez considérable et elle pouvait en outre acheminer elle-même ses produits par son propre vapeur, vers les ports de la métropole.

Lorsque le 1er décembre 1914 cet établissement commença à fonctionner, un premier marché fut passé pour 275 T. de bœuf congelé, puis le 3 juillet 1915, de 175 tonnes.

Enfin, le 22 septembre et pour déjà remplir les prescriptions du projet de loi portant achat de 120.000 tonnes déposé par le Gouvernement, un accord plus ample fut conclu, absorbant la totalité de la production de l'usine de Lyndiane.

Les quantités à livrer étaient prévues de 4.000 T. par an et cela à partir du 1er novembre 1915, l'échéance du contrat d'abord envisagée éventuellement pour le 1er novembre 1916 fut reportée au 1er juillet 1917 (1).

(1) Série des marchés avec la Société de Chanaud. (Ravitaillement).

Le port de livraison devait être Marseille, car la Société de Chanaud qui possédait le vapeur frigorifique « Lyndiane » capable de transporter 300 tonnes de viande, venait d'acquérir un deuxième vapeur — le « Kaolack » — d'une capacité frigorifique de 600 tonnes de viande congelée pour faire le service entre le Sénégal et les ports français (1).

Un autre marché du 8 août 1916 réserva au Gouvernement français et pour une nouvelle période à terminer en juillet 1918, la totalité de la production de l'usine de Lyndiane.

Mais, en septembre 1916, une grave épidémie de peste bovine éclata au Sénégal, décimant presque entièrement le troupeau de la Colonie. La Société Chanaud ne put exécuter ses marchés qui durent être résiliés sur la proposition du Gouvernement général de l'A. O. F. et elle dut transformer son exploitation (2).

Après avoir offert au Gouvernement, en novembre 1918, du mouton congelé, proposition à laquelle il ne semble pas avoir été donné suite, elle se mit à fabriquer des conserves de poissons (3).

Des vapeurs possédés par cette société (dite aussi Société Coloniale d'Alimentation frigorifique) l'un, le « Lyndiane », avait été coulé, l'autre, le « Kaolack » fut affecté au Service franco-algérien.

(1) Lettre du Ministre des Colonies au SSE du Commerce, le 13-4-21.

(2) Lettre du Gouverneur Général de l'A. O. F. au SSE du Ravitaillement.

(3) Lettre de la Société de Chanaud et lettre du 13 avril 1921 du Ministre des Colonies au SSE du Commerce.

Dans ces conditions, la production totale du Sénégal ne fut au cours de la guerre que de :

962 tonnes 837 en 1915

883 tonnes 426 en 1916

(1) 1699 tonnes 737 en 1917 (cette dernière quantité fournie en liquidant la totalité des stocks entraposés.

b) **Madagascar**

La Grande Ile, nous l'avons indiqué au début de cette étude, comptait au moment de la guerre deux usines frigorifiques susceptibles de fonctionner immédiatement ou ayant déjà fonctionné.

C'étaient : l'usine de la Société générale frigorifique à Boanamary qui abattait environ 468 bœufs par jour; celle de la Société Rochefortaise à Tamatave, qui abattait de son côté une cinquantaine de bœufs par jour.

Toutes deux, en outre, se trouvaient dans de bonnes conditions pour s'agrandir et exploiter les 12 millions de têtes de bétail de l'Ile, sans autre limite que la capacité même de leurs chambres froides.

Comme pour le Sénégal, l'Intendance s'assura de la totalité de la production des établissements des deux sociétés.

Compagnie Générale frigorifique. — Par un marché du 20 janvier 1915, elle se réserva la totalité de la production en viande congelée de l'usine de Boanamary estimée à 1200 tonnes par mois, et ce pour 6

(1) Archives du Ravitaillement

mois, de juin à novembre 1915. Les viandes devaient être livrées c.a.f. Marseille, une convention devant être conclue avec la société anglaise de navigation, la « Blue Star Line » pour les transporter.

Le marché fut renouvelé le 18 janvier 1916 pour une nouvelle période d'un an, 1er décembre 1915 au 31 décembre 1916. Mais, cette fois, la production totale était estimée à 800 T. par mois seulement.

Enfin, un dernier accord d'août 1916, qui répondait aux préoccupations que MM. Outrey et Bousseuol avaient traduites dans leur proposition de loi, permit de réserver l'entière production de l'usine, environ 10.000 tonnes par an, à la guerre, et ce jusqu'à fin 1919 (1).

Les prix de cession c.a.f. Marseille variaient de 1,42 à 1,52, donc légère augmentation.

Quant aux transports maritimes, aucune Société de navigation française ne pouvant les effectuer, puisque tous les navires de la Compagnie Havraise étaient employés à assurer le service des usines de la Société Rochefortaise, il fut décidé en 1916 que l'on continuerait à employer les services de la « Blue Star Line ». Mais cette fois, comme en 1918, il fut nécessaire d'avoir l'autorisation du Gouvernement anglais. « Les Ordèrin Council de 1915 », déjà cités plus haut, avaient réquisitionné la totalité du fret frigorifique anglais, ce n'est donc qu'avec l'agrément du shipping board que l'on put agir.

(1) Nous avons vu tout à l'heure que cette production était estimée à environ 13.000 tonnes et même 15.000 tonnes par MM. les Députés Cosnier et Deschamps.

En outre, il était dit dans le dernier accord du 28 août 1916, qu'après le 31 décembre 1918, les transports devraient de préférence être faits par des navires battant pavillon français. Enfin, le Gouvernement français passa avec la Compagnie Générale Frigorifique un certain nombre de marchés destinés à la fourniture de viande de porc congelée et d'abats.

Quant à la destination de ces viandes, en principe elle devait être Marseille, en réalité un grand nombre de navires furent déroutés et déchargés à Port-Saïd où les Anglais avaient une réserve frigorifique, ou bien dirigés sur la base de l'Armée d'Orient.

Société Rochefortaise. — Le 27 octobre 1914, le service de l'Intendance achetait à la Société Rochefortaise 4 chargements de 180 tonnes chacun de viande congelée (bœuf malgache) livrable c.a.f. Marseille dans les premiers mois de 1915 — 1 fr. 20 le kilog. environ.

On traita ensuite pour de nouveaux chargements de 200 tonnes en juin 1915, et en février 1916.

Enfin, le 28 août 1916, était conclu un marché englobant comme il avait été fait pour la Compagnie Générale frigorifique, la totalité de la production en viande de l'usine de Tamatave et cela jusqu'au 1er janvier 1920.

Les transports de Tamatave à Marseille devaient être effectués par des navires français aménagés en frigorifiques, de la Compagnie Havraise et Péninsulaire.

C'étaient alors :

La « Ville de Marseille »	200 tonnes aménagées
La « Ville d'Alger »	200 »
La « Ville d'Oran »	200 »
La « Ville de Bordeaux »	550 tonnes à aménager

Les quantités à livrer jusqu'en fin 1919 étaient prévues de 9,000 tonnes au total. Enfin, des modalités de paiement des clauses de dédit, de surveillance et d'exercice des usines, de réception étaient prévues, clauses que nous jugeons inutiles d'examiner ici, et qui sont les mêmes pour les contrats de l'usine de Boanamary.

En février 1917, de nouveaux navires, la « Ville de Verdun » et la « Ville d'Arras », de 400 tonnes chacun, furent ajoutés au fret de la Société et les quantités à livrer élevées à 13.000 tonnes. Tels furent les principes qui devaient régir l'exportation des viandes de la Grande Ile. Mais, les programmes de fabrication et surtout de livraison prévus aux contrats furent loin d'être exécutés puisque ces quantités sont, d'après les chiffres du service des viandes du Ravitaillement et d'après ceux du Ministère des Colonies, les suivants :

1914	435.988
1915	3.053.352
1916	4.953.802
1917	7.764.000
1918	3.962.156
1919	7.562.903
1920	4.787.173

plus 45.267 kilogs de volailles congelées.

Total qui est bien inférieur à celui prévu, quoique la production en viande congelée ait été pour certaines années en augmentation sensible. (Voir graphique).

Quelles furent les causes de cette variation et pourquoi la colonie de Madagascar n'a-t-elle pas donné son plein rendement?

Ces causes, ces raisons sont exposées dans l'étude de M. le député Deschamps, rapport fait au nom de la Commission du Cheptel bovin de Madagascar, instituée par arrêté en date du 29 décembre 1917 pour l'étude des mesures qu'il convenait de prendre pour développer la production de la viande frigorifiée dans la Colonie de Madagascar (1).

C'était d'abord et surtout l'insuffisance du fret, car, d'une part, les navires de la Compagnie Havraise Péninsulaire qui, avant la guerre, effectuaient les transports de viande frigorifiée sur la métropole, étaient en nombre insuffisant; parce que, à maintes reprises, le Gouvernement français disposa des navires de cette Compagnie à son plein gré, les déroutant sans se préoccuper des perturbations que cette façon de faire causait dans le ravitaillement de l'armée.

Et d'autre part, car le Gouvernement anglais, avec l'agrément duquel nous avions la disposition des na-

(1) Cette commission avait été instituée à la demande de la Chambre des Députés et comme suite à la résolution votée par elle le 6-2-17 : « La Chambre des Députés invite le Gouvernement à recourir d'urgence à tous les moyens qui permettront à la France de bénéficier de la façon la plus complète du cheptel bovin de Madagascar, notamment à interdire son exportation pour les autres pays que la France pendant le temps qui sera jugé nécessaire à la reconstitution du cheptel national ».

vires de la Blue Star Line, ne tenait pas toujours lui-même un compte exact de ses engagements. L'un comme l'autre paraient visiblement au plus pressé.

Bref, l'embarras que causait aux compagnies frigorifiques la pénurie de fret était telle que les usines de Majunga et de Tamatave durent à maintes reprises interrompre leur fabrication, leurs chambres froides étant entièrement garnies, ce fut notamment le cas en 1918 où les exportations tombèrent de 7.900 tonnes en 1917 à 4.000.

De ce fait, la Compagnie Rochefortaise, sur 13.000 T. fixées à livrer du 28 août 1916 au 31 décembre 1918, ne put expédier que 830 T. jusqu'à cette date; à cette époque les 12.170 T. restantes furent réparties à livrer jusqu'au 31 décembre 1920.

Dans ces conditions, en 1918, la Société Rochefortaise et la Compagnie Générale frigorifique n'avaient pu abattre que 215.000 bœufs et ceci de 1914 à 1919 — on était donc très loin d'avoir atteint la disponibilité du cheptel évaluée suivant les estimations, à plus de 250.000 têtes par année (1).

Le 19 janvier 1918, la Commission du Cheptel bovin de Madagascar émettait le vœu que fussent restitués à la ligne maritime de l'Océan Indien, les navires à cales frigorifiques dont elle disposait avant la guerre. Elle concluait qu'il était absolument inutile de demander à la Colonie un effort de production considérable tant que le frêt ne s'améliorerait pas.

D'autre part et même si l'on eut disposé du frêt

(1) Rapport Cosnier, n° 1928, page 88. — Rapport Deschamps, page 4.

nécessaire, il semble que des difficultés sérieuses eussent été à vaincre du fait que les achats devenaient de plus en plus difficile (1) et devaient s'effectuer de plus en plus vers le Sud de la Colonie.

Il aurait fallu une organisation d'achat, presque une réquisition générale, effectuée par les soins des administrateurs (2).

En outre, il convient de signaler que certaines difficultés surgirent du fait des indigènes qui acceptaient difficilement d'être payés en monnaie de papier.

Telles furent les raisons pour lesquelles le cheptel de Madagascar ne fut pas utilisé davantage. La faute initiale de l'Intendance fut évidemment d'avoir traité sans se préoccuper de s'assurer le fret nécessaire au transport de ses achats.

c) L'Algérie.

Par sa situation privilégiée à proximité de la métropole, par sa richesse, par l'abondance de son cheptel ovin, l'Algérie se trouvait tout naturellement désignée pour venir en aide dans une large mesure au Ravitaillement Général.

Les principales ressources à tirer de l'Algérie pouvaient être escomptées : d'abord de son troupeau moutonnier particulièrement abondant, ensuite de son

(1) De 1916 à 1918 le prix, poids vif, passait de 0,225 à 0,328 pour la région d'Analolova et de 0,202 à 0,328 pour Majunga ; de 0,222 à 0,65 pour Tananarive.

(2) Rapport du Gouverneur Général Picquier du 4 août 1913, au Ministre des Colonies préconisant l'organisation des achats.

troupeau bovin qui semble être resté dans le courant de ces dernières années sensiblement stationnaire même en décroissance puisqu'il comprenait :

en 1890	1.233.000 têtes,
et en 1912	1.100.000 têtes envir.

M. le Député Cosnier estimait cependant en 1916 qu'on pouvait prélever environ 50.000 bovins à destination de la métropole.

Beaucoup plus important était au contraire le cheptel ovin qui lui, était en augmentation puisque en 1890 il comprenait 8 millions, 869 mille têtes — en 1900 : 8.053.000 et en 1910 : 9.042.000, et on pouvait espérer en tirer de larges avantages, plus larges encore que ceux que chaque année donnait l'exportation des moutons sur pied.

Chaque année, en effet et de préférence dans les mois de mai, de juin, qui forcent les Saharis et les indigènes des hauts plateaux du Sud à transhumer, des acheteurs commissionnaires, des négociants marseillais se rendaient en Algérie ; ils achetaient les moutons en quantité, faisaient diriger leurs achats dans les zones du littoral où des vapeurs aménagés spécialement par les Compagnies transatlantiques, de navigation mixte et des transports maritimes, les emmenaient à raison d'environ 5.000 par voyage à Marseille, moyennant un prix de passage de 2 francs 50 par tête (1). A Marseille la vente des moutons africains

(1) Rapport de M. Cosnier, n° 1928, page 66. (Parfois et comme appât aux exportateurs, on ristournait une partie de cette somme. — Rapport Cosnier citant celui de M. le Vétérinaire Trouette, page 44).

était et est soumise à des usages commerciaux qui nécessitent l'office de commissionnaires qui prélèvent comme rémunération de leurs opérations une somme d'environ 1,25 par tête, ce sont eux qui reçoivent les moutons, les parquent et président à la vente.

Les cours de celle-ci sont influencés par divers facteurs.

Lorsque dans le sud algérien l'hiver a été clément et le régime des pluies favorable, l'herbe est abondante, les animaux sont gras, l'exportation est considérable (1).

Mais au contraire, dans les années de sécheresse comme ce fut le cas en 1920, les animaux sont maigres, épuisés, la mortalité sévit, l'exportation diminue. En outre, un autre facteur joue, la nécessité pour l'indigène, principal propriétaire du cheptel moutonnier, d'expédier, quelque défavorable que soit la situation du marché, car à partir d'avril la situation des pacages est telle que l'indigène qui n'a et ne peut avoir aucune réserve de fourrage se voit forcé de vendre.

Et, lorsque, par suite des circonstances défavorables, encombrement du marché, manque de fret, les navires moutonniers se font par trop attendre, c'est dans toute la zone du Tell où les moutons ont été entassés en attente du départ, une véritable pénurie de pâturage et les troupeaux sont rapidement décimés (2).

(1) Rapport Trouette.

(2) M. le Vétérinaire Trouette dans son rapport déjà cité donne de très intéressants détails sur les modalités de la vente à Marseille.

Cette exportation représentait une moyenne de 1.000.000 de têtes chaque année (1).

Dès 1915, l'Intendance se préoccupa d'utiliser des ressources ovines aussi importantes et le Gouvernement général fut chargé avec le concours des commissions divisionnaires de ravitaillement, d'acheter environ 49.000 moutons par semaine, à expédier par les ports d'Oran, d'Arzew, de Mostaganem, Alger, Philippeville, Bône, à raison de 7.000 par jour.

Le nombre des achats effectués durant cette période s'est élevé à 881.696 dont 878.578 sont arrivés en bon état à Marseille (2).

De là, ils étaient répartis dans les 23 stations magasins qu'alimentait Marseille (2, 3, 4).

En plus de ces chiffres, les commissions du Ravitaillement achetèrent pour le Ravitaillement anglais (troupes indiennes), et dans cette même période 39.118 moutons.

En 1916 et dans les années suivantes, l'Algérie fournit :

	Intendance	Anglaise	Commerce	Ravitail. Marseille	
1916	738.491	16.443	37.094	15 548	= 807.574 ovins
1917	583.265	44.101	18.057		645.423 »
1918	247.267	19.762	2.424		269.386 »

Cependant, déjà quelques industriels avaient pensé

(1) Seulement 788,000 en 1912, ce chiffre a été dépassé depuis.

(2) Rapports Cosnier (n. 1928, page 63) et Trouette.

(3) Au total l'Algérie a retiré en 1915 de ses exportations une somme de 35 millions contre 31 en 1910.

(4) Les achats furent particulièrement bien accueillis des indigènes car ils remédiaient aux pertes résultant de l'instabilité du marché marseillais.

qu'indépendamment de ces achats on pouvait procéder à la fabrication de la viande frigorifiée.

Ils estimaient d'une part, que l'on pouvait réaliser ainsi d'importantes économies quant au fret et éviter toute déperdition de poids ou par mortalité. (En effet, un navire frigorifique ayant une capacité suffisante peut évacuer très rapidement la production d'une usine).

D'autre part, ils croyaient que si cette industrie se généralisait en Algérie, il serait possible de remédier aux fluctuations du marché marseillais ou de les contrebalancer.

Enfin, ils pensaient retirer de l'utilisation rationnelle des sous-produits d'appréciables bénéfices.

La Société frigorifique qui possédait un abattoir frigorifique à Marignane dite « Société du Froid Sec » se préoccupa de réunir les capitaux, elle choisit un terrain à proximité d'Alger, à Maison Carrée où un raccordement avec le Chemin de fer était facile et signa le 20 janvier 1917, un contrat avec le Ravitaillement.

Ce contrat portait que la Société du « Froid Sec » livrerait la totalité de la production de ses usines de Marignane et de Maison Carrée. (Celle-ci en construction) pour les campagnes moutonnières en 1917-1918-1919.

Pour 1917, les abattages devaient s'effectuer à Marignane et comprendre une production d'environ 250.000 carcasses. L'abattoir de Maison Carrée devait être mis en service au plus tard le 31 Janvier 1918 et fournir chaque année 225.000 carcasses.

En outre la Société du Froid Sec devait se procurer le fret frigorifique nécessaire pour le transport des carcasses congelées.

Seules pouvaient être admises comme causes de force majeure d'une part, la sécheresse, d'autre part, l'insuffisance des transports des chemins de fer algériens.

Enfin, la procédure de fabrication et l'entreposage étaient réglementés dans leurs moindres détails et devaient s'effectuer sous le contrôle de l'Administration.

Le 13 mars 1919, un avenant modifiant certaines conditions, spécifiait que le service du Ravitaillement algérien devait pourvoir à l'approvisionnement de l'usine à raison de 2.300 moutons par jour. En outre, l'Administration se chargea seule du transport des carcasses et le vapeur Kaolack de la Société Chanaud, du Sénégal fut affecté à ce service.

La rétribution de la Société fut fixée à ce moment à la propriété des peaux, issues et abats et en une somme fixe de 0 fr. 639 par carcasse.

L'usine frigorifique de Maison Carrée toutefois, n'entra en fonctionnement qu'au moment de la campagne d'achat de 1919.

L'Intendance se préoccupa alors de lui assurer le bétail ovin qui lui était nécessaire.

D'abord restreinte, la production s'amplifia pour arriver au maximum de rendement de l'usine — 2.400 têtes par jour en juin et juillet (1).

(1) Annexe à l'exposé de la situation générale de l'Algérie. -- Délégations financières, juin 1920.

Mais les conditions spécifiées au contrat n'avaient évidemment pas été remplies puisque depuis plusieurs mois, l'abattoir n'avait eu à sa disposition qu'un nombre de moutons inférieur à celui prévu journellement (1).

Du 1^{er} au 14 Mai, l'Intendance n'avait livré que 3.018 moutons au lieu de 27.600.

Aussi, dans les premiers mois de 1920, la Société du Froid Sec réclamait-elle contre le préjudice qui lui avait été causé, car elle n'avait pu frigorifier que 211.803 moutons au lieu de 357.000 prévus (2).

D'un autre côté, les commissionnaires en bestiaux de Marseille choisirent ce moment pour entreprendre une campagne contre les abattoirs frigorifiques régionaux et une délégation de bouchers parisiens et de commissionnaires vint à Alger réclamer la liberté d'expédition contre laquelle s'étaient prononcées les délégations financières.

Elle ne leur fut pas accordée et les achats de l'Intendance avec contingentement des exportations continuèrent.

Voici, à titre d'indication, les quantités de viande frigorifiée exportées d'Algérie depuis la mise en Service du frigorifique de Maison Carrée.

(1) Lettre du Directeur du Froid Sec au SSE du Ravitail., 21-5-19.

(2) La Société estimait qu'elle gagnait 14 fr. 73 pour abats et issues de chaque animal.

1919 :	mouton	30.949 quintaux
	porc	9.277 quintaux
	bœuf	587 quintaux (1)
		40.813
1920 :	mouton	7.504 quintaux
	bœuf	8 387 quintaux
		15.891
1921 :	mouton	2.604 quintaux
	(cinq premiers mois)	

* * *

Quelles conclusions doivent être tirées des mesures prises par l'Intendance en vue de l'utilisation des ressources de nos colonies.

AU SENEGAL, toute la production de l'Usine de Lyndiane a été prise pour les besoins du Ravitaillement et cette production ne s'est arrêtée que pour une cause tout à fait indépendante : l'épidémie de peste bovine du Sénégal.

A MADAGASCAR là, et nous l'avons dit, une faute grave incombe à ceux qui passèrent les marchés, ne pas s'être assurés du fret nécessaire à l'évacuation régulière des viandes. La colonie de Madagascar n'a pas rendu à ce point de vue ce qu'elle aurait dû rendre.

En ALGERIE, que ce soit par voie d'achat sur pied et d'exportation de moutons vivants ou par l'abattage au frigorifique de Maison Carrée, l'Algérie a presque réussi à maintenir dans ses exportations de guerre les

(1) Le frigorifique de Maison Carrée traita en effet et indépendamment de son marché avec l'Intendance pour la congélation des moutons, des porcs et quelques bœufs. Dans la même période furent exportés 24,491 moutons (Intendance française) et 4,211 moutons (Intendance britannique).

chiffres de la période antérieure. Elle a vraisemblablement cédé tout ce qui constituait alors ses disponibilités exportables.

Dans l'ensemble, la production des Colonies qui aurait pu être plus considérable a été d'un grand secours.

CHAPITRE XV

EXECUTION DE LA CONVENTION ANGLAISE de 1916 à 1919.

§ 1. — Les livraisons en 1916 et 1917.

En 1915, la France avait reçu, à quelques centaines de tonnes près, le tonnage total de viande frigorifiée que les accords de Londres lui réservaient et les quantités livrées eussent atteint ce total si l'arrivée d'un navire attendu se fut produite à temps.

Au mois de février 1916, entra en vigueur le nouvel accord dont nous avons exposé l'économie et qu'avait négocié à Londres l'Intendant Sigmann (1).

En principe, par le jeu des achats directs, la part de la France devait se trouver accrue du tonnage de viande frigorifiée transporté sous pavillon national. Du côté du Gouvernement anglais, et dans les livraisons mensuelles qu'il devait nous servir, aucune augmenta-

(1) Dans la période 1916, 1 avril 1919, les paiements des cessions s'effectuaient directement à Londres. Du 1 avril 1919 au 31 décembre, les cessions se faisaient par l'intermédiaire de sir Robinson mais les paiements s'effectuaient en Argentine ou autres pays vendeurs.

tion aux 20.000 tonnes de l'accord précédent n'avait été et ne pouvait être obtenue.

Les ressources de la France se trouvaient par le fait être fonctions : des livraisons de l'Angleterre, des livraisons des usines du Vénézuéla et de la Plata chargées sur des navires français ; enfin, des exportations des colonies, fusent-elles transportées sous pavillon anglais. En réalité, ce n'était pas seulement d'après ces éléments — en supposant comme réguliers les arrivages que le programme dressé par sir Robinson prévoyait — que l'on devait tabler.

Sans doute les importations à faire sous notre pavillon dépendaient uniquement des dates de mise en service des cargos des Compagnies françaises. Mais, et surtout il fallait tenir compte de deux points primordiaux, essentiels :

La limite de productivité des pays éleveurs et seuls producteurs de viande frigorifiée ;

La campagne sous-marine qui à ce moment, en 1916, commençait à rendre précaires nos approvisionnements et à raréfier un fret frigorifique déjà insuffisant et utilisé à son maximum de rotation.

Il fallait, en résumé, et pour parer à ces deux écueils dont les conséquences étaient d'une part, la difficulté du ravitaillement des armées alliées, d'autre part, la hausse onéreuse au possible des prix pratiqués sur les marchés étrangers, avoir une politique suivie et unifiée que seul un accord complet entre alliés pouvait fournir.

Le 27 septembre 1915, l'Italie avait adhéré au pacte

franco-anglais qui instituait le régime d'achats en commun. C'était l'unité d'action. Sir Robinson devait assurer l'exécution des marchés passés antérieurement à cette date par le Gouvernement italien.

En février 1916, l'Italie persuadée que seule elle serait dans l'impossibilité d'acheter et de faire transporter, convaincue que le renouvellement de l'accord ne pourrait que lui apporter une sécurité qui lui manquait, renouvela son adhésion.

Le 3 février 1916, le Major général Marafini avisait le Board of trade de cette décision, demandant à ce que les quantités attribuées fussent portées de 5.000 à 7.000 tonnes par mois.

On ne put faire droit à cette dernière requête (1).

Mais, le principe de l'action unique était sauvegardé.

Sir Robinson restait le seul directeur des approvisionnements des alliés, les contrats du Gouvernement français pour les viandes à transporter sous pavillon national devant, en effet, passer par lui (accord complémentaire de Mars). Il était chargé à la fois de se renseigner sur l'état du marché, de conclure les contrats au mieux des intérêts de chacun, enfin, de dresser, avec l'aide des agents de l'Intendance détachés à Londres, les programmes d'importation.

En 1915, la production mondiale des viandes frigorifiées s'établissait ainsi :

(1) Lettre du Board of trade du 19 février 1916 au Major Général Marafini.

Australie		133.000 T.	} 300.000 T.
Nouvelle Zélande		158.000 T.	
Canada		6.000 T.	
Afrique du Sud		3.000 T.	

Amérique du Sud		471.000 T.	} 582.000 T.
Etats-Unis et autres pays..		111.000 T.	

882.000 T.

(1)

Or, si ces chiffres marquaient, par rapport à ceux de 1914 une augmentation sensible, près de 80.000 tonnes. (En 1914, la production était :

Australie		171.000 T.	} 318.000 T.
Nouvelle Zélande		147.000 T.	

Canada		néant	} 483.000 T.
Afrique du Sud		néant	
Amérique du Sud		478.000 T.	
Etats-Unis et autres pays ..		5.000 T.	

801.000 T.

Etait-ce suffisant pour répondre à des besoins que la guerre avait accrus et qui pour la France se révélaient de 300.000 tonnes (environ) pour l'Italie d'un minimum de 60.000 sans compter ce que l'Angleterre elle-même était en droit de revendiquer pour sa propre consommation.

(1) Ces chiffres sont extraits de la revue générale du froid, n. de juin 1921.

Et avant la guerre, en 1913, cette consommation formait les 94 % de la production mondiale (767.000 t.). En 1914, les 87 %, en 1915 ce n'était plus que 75 %, les importations en Angleterre étaient tombées de 694.000 tonnes à 664.000.

La situation en 1916 se présentait donc sous un jour sombre. La sécheresse avait ruiné les pâturages d'Australie, les troupeaux avaient été décimés, la production de viande frigorifiée avait fléchi en 1916 de plus de 30.000 tonnes. Cette production étant donnée le mauvais état du troupeau ne pouvait que baisser encore. C'était un coup sensible pour le ravitaillement anglais qui s'était, dès le début réservé l'intégralité des exportations de ce dominion.

Les livraisons que l'Angleterre devait assurer à la France ne purent que se ressentir de cet état de choses, elles subirent des variations fréquentes tant par suite de torpillages faussant les programmes d'arrivages, qu'en raison des besoins nouveaux qui surgissaient par la nécessité d'approvisionner l'armée serbe réfugiée à Corfou et les corps d'armée envoyés en Orient.

A maintes reprises, l'Intendance française se plaignit de ces irrégularités. Des protestations diplomatiques furent faites par l'intermédiaire de M. Cambon (1). A la date du 10 juin 1916, M. Thierry estimait le déficit des livraisons anglaises à 22.000 tonnes (2).

(1) Lettre du 19 juillet 1916 de M. Thierry S. S. E. Intendance au Président du Conseil.

(2) Lettre du 10 juillet 1917 du Président du Conseil au Ministre du Ravitaillement général (M. Herriot).

En 1917, le déficit croîtra encore, il s'élèvera pour les sept premiers mois de 1917 à 35.000 tonnes (1).

Les attributions à nous faites, furent en effet les suivantes :

	Pavillon Britannique	Pavillon Français	Total
1916 :	200.149 Tonnes	44.780	244.929 T.
1917 :	170.514 Tonnes	67.014	237.528 T.

Ces chiffres comprenant les livraisons faites aux troupes françaises d'Orient : Salonique, Iles Ioniennes, Egypte.

Pour les mêmes périodes, les importations anglaises avaient été de 534.000 tonnes, les 58 % de la production globale pour 1916. En 1917, cette proportion s'abaissait encore : 42 %, seulement.

Malgré que la demande eut fait surgir dans les pays d'élevage un nombre considérable d'abattoirs frigorifiques, la production du monde n'avait augmenté que de 110.000 tonnes en moyenne. Elle ne répondait pas aux besoins impérieux des belligérants alliés.

Certains pays, le Canada, l'Afrique du Sud, se classaient maintenant parmi les producteurs mais c'était un faible appoint, 8 à 15.000 tonnes chacun.

D'autres, la Nouvelle Zélande dont le cheptel était, nous l'avons vu, stationnaire, même en régression ne pouvaient sacrifier un plus grand nombre de sujets. L'Australie avait vu son troupeau décimé par la sécheresse.

Par contre, l'Amérique du Sud avait augmenté sa

(1) Lettre du délégué du Ravitaillement à Londres à Sir Wintour, 8 août 1917. Comm. Interalliée de Ravitaillement.

production de plus de 60.000 tonnes. Le Brésil fournissait des viandes assez appréciées, la Patagonie était exploitée, d'autres usines s'étaient montées en Argentine, en Uruguay.

La Colombie votait, le 14 Novembre 1917 une loi destinée à favoriser la construction des packing houses. Malgré tout, la production mondiale qui était de 767.000 tonnes avant la guerre ; n'était en 1916 que de 919.000 pour atteindre 1.027.000 tonnes en 1917 et il semblait que l'on eut à peu près atteint les limites du possible.

1916 :	Australie	104.000 T.	}	288.000 T.
	Nouvelle Zélande	161.000 T.		
	Canada	15.000 T.		
	Afrique du Sud	8.000 T.		
	Amérique du Sud	535.000 T.	}	631.000 T.
	E.-U. et autres pays	96.000 T.		
		919.000 T.		
1917 :	Australie	119.000 T.	}	315.000 T.
	Nouvelle Zélande	120.000 T.		
	Canada	55.000 T.		
	Afrique du Sud	21.000 T.		
	Amérique du Sud	598.000 T.	}	712.000 T.
	E.-U. et autres pays	114.000 T.		
		1.027.000 T.		

Comme conséquence de cette situation et des demandes nouvelles : les prix de la viande frigorifiée

présence de Sir Robinson, chargé de grouper les achats fut réalisée juridiquement par la constitution d'un organe, le Meat and fats Committee. L'acte constitutif en fut signé le 2 août 1917 par Lord Rhondda pour l'Angleterre et M. Clémentel, Ministre du Commerce, pour la France.

De quelles fonctions était investi ce comité ? C'étaient l'évaluation de la production mondiale, la détermination des besoins de chaque allié, la répartition équitable des ressources à chacun.

En réalité, en ce qui concerne les viandes frigorifiées, il ne changea rien aux pratiques passées. Sir Robinson continua à être l'acheteur des alliés et à répartir ces achats suivant les bases des accords de 1916. Ce ne fut qu'un organe de statistique, de transmission.

Par contre, l'intérêt était réel en ce qui concerne les achats de graisses, lards, beurre... qui devaient s'exécuter uniquement par le canal du Comité.

Quelle idée avait présidé à la constitution de cet organisme ?

Sur le modèle du régime d'achat des viandes frigorifiées, fonctionnait depuis janvier 1916 à Londres, le Joint Committee chargé d'effectuer les achats de blé pour les Intendances française, anglaise, portugaise, italienne.

Son titre exact était « Joint Committee on purchases of wheat, flour and maize ». Il devait faire bénéficier les alliés des ressources en blé des colonies anglaises : Indes, Australie, Canada, les faire bénéficier éga-

lement d'une suppression de concurrence et en même temps d'un approvisionnement plus régulier, avec comme organes d'achat les agents des principales maisons de grains de Londres.

Par contre, le système ne fonctionnait que pour le Ravitaillement militaire. La liberté du Commerce des grains subsistait en Angleterre. En France, le Ravitaillement civil que dirigeait au Ministère du Commerce M. Chapsal, devait se procurer par ses propres moyens les grains nécessaires au Ravitaillement de la population qu'en vertu de la loi du 16 octobre 1915, il devait assurer.

Les efforts des deux Gouvernements allaient donc tendre à unifier davantage l'action, en groupant sous une même autorité, les achats à effectuer pour le ravitaillement des armées et des populations (1).

A cette tendance, répondaient, d'abord « la Royal Commission on Wheat supplies », véritable ministère du Ravitaillement anglais, qui absorba le « Joint Committee » ; puis le « Wheat Executive Committee » qui remplaça le « Joint Committee », en décembre 1916, centralisa toutes les demandes, effectua à Londres la répartition des grains achetés.

La création du Meat and fats Committee répondait à ce même besoin d'unification du front économique.

Il avait pour but de coordonner l'action des alliés, de grouper les demandes, d'effectuer à leur satisfaction les achats faits par ses représentants.

(1) Accord du 28 novembre 1916, signé par M. Clémentel (France), M. Runciman (Angleterre), M. Raineri (Italie).

Un Comité exécutif composé des représentants des Gouvernements, trois au maximum, devait être chargé de cette besogne.

Enfin, un mode spécial de remboursement des achats vis-à-vis de la Trésorerie anglaise était prévu (1).

Sur la base invariable des accords de 1916, que le Meat and fats Committee n'avait pas à modifier, s'effectuèrent les livraisons de 1918.

M. Vilgrain, le 18 avril 1918 (2) avait établi les besoins en viande frigorifiée : front français, y compris l'armée belge, 240.000 tonnes; armée d'Orient, 50.000 tonnes, y compris le ravitaillement de l'armée serbe.

C'était donc un total de 290.000 tonnes.

Au Gouvernement italien, d'autre part, devaient être alloués, en vertu d'un accord intervenu le 3 novembre 1917 : 192.000 tonnes.

Il fallait de plus ravitailler l'armée anglaise, la population civile et le corps expéditionnaire portugais.

Malgré toutes ces demandes, la part de la France s'accrut: elle s'éleva durant l'année 1918 à 215.022 tonnes livrées sous pavillon anglais et 68.499 tonnes sous pavillon national, formant un total de 283.521 tonnes.

(1) En 1917-18 fut constitué un Comité Interallié de Ravitaillement sous la présidence du Ministre américain Hower, comprenant les Ministres des Ravitaillements alliés.

(2) Télégramme au Délégué du Ravitaillement à Londres le 18 avril 1918.

En même temps la production mondiale se déterminait ainsi :

Australie	67.000 T.	} 219.000 T
Nouvelle-Zélande	98.000 T.	
Canada	46.000 T.	
Afrique du Sud	8.000 T.	
Amerique du Sud	682.000 T.	} 922.000 T.
Etats-Unis et autres		
pays	240.000 T.	

TOTAL 1.141.000 T.

Sur ces 1.141.000 tonnes, l'Angleterre importait pour son compte 489.000 tonnes, soit 43 %.

Mais en même temps, la production des Dominions d'Australasie s'était affaissée de moitié par rapport à son chiffre d'avant-guerre; seules, celles accrues du Canada et des autres pays des deux Amériques fournissaient la grande partie des viandes préparées.

Les Etats-Unis de l'Amérique du Nord avaient eu au cours de cette année 1918 à augmenter leur propre production pour subvenir aux besoins des forces qu'ils avaient envoyées combattre en Europe et pour le ravitaillement desquelles ils avaient établi à Bas-sens et à Gièvres des docks frigorifiques importants. Ils durent nous restituer en même temps les viandes que nous leur avions avancées en 1917. Ces quantités étaient cependant en moins sur le marché et contribuèrent par conséquent à favoriser la hausse des prix

(rendus en France, ceux-ci s'établissaient à 2 fr. et 2 fr. 20 le kilogramme).

§ 3. — L'expiration de la convention franco-anglaise.

Le 11 novembre 1918 intervenait l'armistice général. Pendant un certain temps, le nombre d'hommes maintenu sous les armes resta sensiblement le même, les besoins ne changèrent pas. Il fallait en outre, et c'était la volonté du Gouvernement français, approvisionner la population civile en viande frigorifiée.

Mais, à quelle date allait prendre fin l'accord conclu en 1916 ? Il était prévu dans son article VIII : « trois mois après l'armistice général mettant fin à la guerre actuelle ».

Or, que fallait-il considérer comme point de départ ? Était-ce la date du 11 novembre ? Ce n'était qu'un armistice destiné à être renouvelé en principe, mais pouvant aussi bien être rompu. Devait-on, d'un autre côté, attendre la signature du traité que préparait la conférence de la paix ?

Deux points de vue se trouvaient en présence.

Le 4 janvier 1921, le Délégué du Ravitaillement à Londres, M. Destombes, qui avait succédé à M. de la Chaume, écrivait au Sous-Secrétaire d'Etat du Ravitaillement pour lui rendre compte d'une entrevue avec Sir Robinson et le Président du Board of trade, Sir Stanley (1).

(1) Lettre du Délégué de Londres au Secrétaire de la Commission Interalliée de Ravitaillement, 7 mars 1919.

Celui-ci avait exprimé le souhait de voir se continuer la politique de collaboration du temps de guerre, il avait déclaré que les contrats passés entre le Board of trade et les Compagnies frigorifiques n'expiraient que trois mois après la cessation des hostilités et qu'il considérait que la convention franco-anglaise ne devait être dénoncée que trois mois après la signature de la paix.

Le Ministre répondait le 15 à M. Destombes, insistant particulièrement sur ce point et en marquait sa satisfaction.

Mais le 25 février, le Board of trade soutenait une nouvelle thèse et écrivait à son délégué à la Commission interalliée du Ravitaillement, Sir Wildbore Smith, que la convention devait expirer à la fin du mois en cours. Toutefois, on devait continuer à livrer les approvisionnements à l'armée française.

Le but du Board of trade était de réserver à la population anglaise une plus grande part de viande de revenir le plus vite possible au régime d'avant guerre, afin de faire oublier à cette population les privations subies.

Le Gouvernement français cependant estimait comme seule satisfaisante l'interprétation de Sir Stanley. Il la soutint (1).

Eut-il gain de cause ? Il ne le semble pas, puisque dans les archives compulsées du bureau du Ravitail-

(1) Lettre du 18 mars 1919 du Board of trade au Délégué du Ravitaillement à Londres, citée dans une lettre de ce dernier au S. S. E. du Ravitaillement du 18-7-1919.

lement de Londres, il est dit que le Board of trade, quelque strictement que fût interprétée la clause VIII de la convention du 1^{er} mars 1916, était prêt à subvenir autant qu'il le pourrait, aux besoins du Gouvernement français et à le faire participer aux avantages de ses contrats en cours (1).

De fait, les livraisons anglaises continuèrent. Du 1^{er} janvier au 30 juin 1919, il fut livré sous pavillon anglais 140.748 tonnes et 33.800 tonnes sous pavillon français, en tout 174.548 tonnes.

Un programme de livraison de 54.850 tonnes pour juillet, août et septembre fut dressé et devait être réalisé, bien que les services et supplies du Board of trade dussent cesser le 15 août.

La situation mondiale, d'ailleurs, n'était pas mauvaise; on pouvait la considérer sous un angle favorable, quoique défavorable quant aux prix : 2 fr. 75 le kilo rendu en France.

En décembre 1919, l'Angleterre nous avisait qu'estimant ses approvisionnements pour 1920 suffisants, elle ne renouvelait pas ses contrats, les ressources mondiales pouvant répondre amplement à tous les besoins.

En effet, si en 1919, la production s'était ainsi décomposée :

(1) Lettre du 18 mars 1919 du Board of trade au Délégué du Ravitaillement à Londres, citée dans une lettre de ce dernier au S. S. E. du Ravitaillement, le 18-7-19.

Australie	138.000 T.	} 392.000 T.
Nouvelle-Zélande	186.000 T.	
Canada	48.000 T.	
Afrique du Sud	20.000 T.	
Amérique du Sud.....	626.000 T.	} 741.000 T.
Etats-Unis et autres		
pays	85.000 T.	
		1.103.000 T.

sur lesquelles l'Angleterre avait absorbé 528.000 tonnes (47 %).

Pour 1920, la situation s'annonçait aussi brillante. le rendement de la Nouvelle-Zélande devait augmenter, selon les prévisions des techniciens, et l'Amérique du Sud devait vraisemblablement se maintenir à ses chiffres précédents.

Il n'y avait donc plus lieu, pour le Gouvernement anglais de maintenir la réquisition du fret frigorifique; pour le Gouvernement français, de conserver le monopole d'Etat des importations (1).

§ 3. — La période de transition.

Dans ces conditions, M. Vilgrain manifesta l'intention que réalisa M. Thoumyre de rendre la liberté au commerce des viandes vers le mois de juin, dès que serait achevée l'exécution des contrats directs passés avec l'aide de Sir Robinson et résolue l'échéance du contrat de fret avec les Chargeurs Réunis.

(1) Note au cours d'une conversation du délégué de Londres avec sir Robinson, du 15-12-19.

Pour faciliter le retour à la liberté du Commerce, M. de Lavour, chef du service des viandes au Ravitaillement, eut alors l'idée de grouper en un organe unique les firmes françaises frigorifiques afin qu'elles puissent acheter, transporter et vendre avec plus de sécurité. C'était le Comptoir National des Viandes, dont M. André Lebon qui, à la tête de l'association française du froid, apporte à l'étude de toutes les questions de cette nature une haute autorité, accepta la présidence.

Dans une assemblée générale, les firmes consultées votèrent la constitution d'un comptoir national des viandes frigorifiées.

Cet organisme aurait groupé : L'association française du froid; les Compagnies P.-L.-M. et P.-O.; les Chargeurs Réunis et la Compagnie des Transports frigorifiques; la Compagnie Générale frigorifique de Madagascar; la Compagnie du froid sec; les Abattoirs et Entreprises frigorifiques; l'Alimentation Havraise, La Rochelle, Pallice; les Glacières de Paris; les Boucheries de Paris; le Magasin de Gros des Coopératives de France...

Conçu sous cette forme, le comptoir d'achat aurait été en somme une régie, avec comme organe un Comité de répartition, assurant la réception, l'entreposage, la distribution et la vente des viandes. C'eût été un avantage considérable pour tous, puisque, diminuant les risques afférents à la période de réadaptation.

L'affaire n'aboutit pas telle qu'on la concevait.

Le décret de juin, que suivit celui de novembre, rétablirent une liberté contrôlée. (1).

Mais le cheptel répondait maintenant aux demandes des consommateurs et alors que l'Angleterre regorgeait à ne savoir qu'en faire, de viande frigorifiée, elle absorbait 77 % de la production mondiale, 810.000 tonnes sur 1.056.000, et redevenait le grand marché des viandes frigorifiées; la France n'importait plus en 1920, que 152.530 tonnes contre 259.593 en 1919 (2), (3), et les prix qu'elle devait subir, en raison de son change défavorable, se classaient à 2 fr. 48 en mars 1919; puis 2 fr. 75-3 fr. 16 en août; 4 fr. 02 en novembre; 5 fr. 54 en février 1920; 5 fr. 75 en mai.

C'est ainsi que se terminait la courbe ascendante qui, en 1915, avait eu son point de départ à 1 fr. 20 le kilo.

(1) Voir note additionnelle à la fin de l'ouvrage.

(2) Non compris la Méditerranée.

(3) Sur les opérations du Ravitaillement quant aux viandes congelées durant la période de 1919. (Voir rapport de M. Lehoucq, député, n° 806, session 1920). (Annexe, séance 28 avril).

CHAPITRE XVI.

LE REGIME DES IMPORTATIONS DE VIANDE FRIGORIFIEE CREE PAR LE DECRET DE NOVEMBRE 1920

Le décret du 19 novembre 1920, pris en vertu de la loi du 6 mai qui autorisait le Gouvernement pendant la durée des hostilités et provisoirement, à prohiber l'entrée des marchandises étrangères ou à augmenter les droits de douane (1), à charge de ratification par le Parlement (rappel de la loi du 17 décembre 1814), décida que les importations en France et en Algérie, des viandes conservées par un procédé frigorifique (ex N° 16 du tarif des douanes) seraient subordonnées à une autorisation délivrée par le Ministre des Finances, sur la proposition du Sous-Secrétaire d'Etat du Ravitaillement, après avis d'une commission consultative dont la composition et le fonctionnement devaient être déterminés par arrêté du Sous-Secrétaire d'Etat du Ravitaillement.

Il était prévu que les demandes d'importation devaient indiquer :

(1) La loi du 6 mai 1916 a été prorogée d'abord par la loi du 30 décembre 1919 puis par celle du 30 avril 1920 en maintenant les dispositions jusqu'en avril 1921.

Un décret du 28 février 1920, dont la mise en vigueur fut retardée au 1er juin 1920, rétablissait la liberté du Commerce des viandes. C'est à ce décret comme à celui de novembre 1920, qu'il faut se reporter.

1° la nature et la catégorie des viandes à importer;

2° l'origine, la provenance et la date de l'abatage de la viande;

3° Le tonnage à importer;

4. Les ports d'embarquement et de débarquement ;

5° Le prix maximum c.a.f. ou ex-entrepôt auquel la marchandise serait offerte ou vendue en France.

Une déclaration spéciale devait être faite tous les quinze jours par les exploitants d'entrepôts frigorifiques d'une capacité supérieure à 500 m³., indiquant les stocks de toutes denrées alimentaires existant dans leur établissement.

En outre, les prix maxima de viande en gros devaient être fixés par quinzaine et par catégorie de viandes, par arrêté du Sous-Secrétaire d'Etat du Ravitaillement, rendu sur l'avis de la Commission technique.

Cette commission, constituée par arrêté du même jour, comprenait :

Des chefs de service du Ravitaillement, des délégués des préfets de la Seine et de Police et du Ministre de l'Agriculture, des représentants des Syndicats des importateurs de viandes frigorifiées et de la boucherie parisienne.

Le but de M. le Sous-Secrétaire d'Etat Thoumyre était d'exercer une surveillance active sur cette branche de commerce touchant essentiellement à la santé et à l'alimentation du pays, pour les considérations suivantes :

D'une part, empêcher que la spéculation ne vint contrarier les importations de viandes congelées — or, il était là, facile de le faire puisque toute la viande congelée était importée et que le contrôle était par les lignes de douanes, des plus faciles.

D'autre part, parce que la constitution d'un stock de viande frigorifiée, nécessitant certaines précautions. Il fallait avant tout éviter que des entrepreneurs livrassent à la consommation des viandes avariées par décongélation et recongelées ou des viandes trop vieilles.

La déclaration faite par les entreposants permit d'exercer une surveillance sérieuse et d'exiger le renouvellement des viandes entreposées dans les chambres froides.

Enfin, il était intéressant de connaître de façon exacte, les quantités de viandes contenues dans les frigorifiques du territoire car, il apparut évident à M. Thoumyre, que ces renseignements présenteraient un intérêt considérable au cas d'une mobilisation future.

La mise à exécution des prescriptions de ce décret a justifié pleinement les prévisions de ses auteurs ;

Chaque quinzaine les prix maxima des viandes congelées furent fixés, caf ou ex-entrepôt.

Il fut entendu que ces prix devaient être majorés de tous les frais à partir de la prise à bord de la marchandise, tels que frais de déchargement, d'entrepôt, de transports, taxe d'octroi et diverses, frais généraux et bénéfices (1).

(1) Circulaire du S. S. E. du Ravitaillement du 29 novembre 1920.

La comparaison des prix déterminés par la commission, depuis le 1^{er} décembre 1920, jusqu'au 15 juin de cette année, permet de se rendre compte que la baisse a été effective.

Prix maxima c.a.f. en pence par livre anglaise.

(Période du 1 Décembre 1920 au 15 Juin 1921).

1ere Catégorie	Decemb.	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin
Bœuf	10 1/2	10 1/2	10 1/4	9 1/2	9	8	6 1/2
Mouton	9 3/4	9 3/4	9 3/4	9 1/2	9	8	8
Agneau	1 S/2	1 S/	1 S/	10 1/2	10 1/2	10 1/2	10 1/2
2me Catégorie							
Bœuf	10	10	9 3/4	9	8	7	5 1/2
Mouton	9	9	9	9	8 1/2	8	8
Agneau	9	9	8 3/4	8	6 1/2	6	4 1/2

Or, elle a été réalisée certainement grâce à l'action de cette commission, qui fixait des prix suffisamment rémunérateurs, mais adéquats à ceux pratiqués sur les marchés mondiaux des viandes et en tenant compte de la variation du fret.

Comme d'autre part, elle avait la possibilité de stopper à l'importation et qu'elle était armée des sanctions prévues par la loi du 10 février 1918, son action fut efficace.

L'action du Ravitaillement se fit également sentir en ce qui concerne le renouvellement des stocks entreposés : on a pu forcer les entrepôtaires à réexporter des viandes trop anciennes ou lorsqu'elles étaient saines encore, à les faire consommer en priorité (1).

(1) M. R. de Lavaur, ancien chef du Service des viandes au Ravitaillement, ne partage pas cette manière de voir et affirme que le décret ne peut protéger efficacement notre marché contre les entreprises d'une firme anglaise qui écoulait en France ses vieux stocks de guerre.

Enfin, il fut délivré en vertu de l'article 1^{er} du décret, maintenant loi du 4 juillet 1921 des permis d'importation.

Du 30 Novembre au 24 Mai 1921, on en accorda pour :

48.672 tonnes de bœuf,
9.368 tonnes de mouton,
et 569 tonnes de porcs.

Par contre la commission a jugé nécessaire de refuser un certain nombre de demandes d'importations, soit que les viandes proposées fussent de qualité médiocre ou trop ancienne, soit parce qu'il était avéré que ces importations n'avaient pour but qu'un stockage spéculatif.

La Chambre des Députés sur le rapport de M. Néron, le Sénat sur le rapport de M. Quesnel, ont décidé de ratifier ce décret qui est devenu la loi du 4 juillet 1921. (1-2-3).

(1) Rapport Edouard Néron, année 1921, n° 2212. Chambre.

(2) Rapport Quesnel, année 1921, n° 305. Sénat.

(3) M. André Paisant, en raison de la baisse de la viande congelée, dans les pays producteurs, résolut de rendre la liberté au commerce, son projet de décret fut préparé, dès 1921 et n'attend pour être publié qu'une fixation des droits de douane. Actuellement, la Commission d'importation ne fixe plus de prix par catégories et qualités, et accorde, sous réserve des conditions élémentaires de salubrité, toutes les autorisations sollicitées.

LIVRE V

Transports et Entrepôts

CHAPITRE XVII

LES TRANSPORTS MARITIMES.

§ 1. — Navires frigorifiques.

Nous avons rappelé en tête de cet ouvrage que c'est au Français Charles Tellier qu'est dû le principe par lui exposé en 1873 à l'Académie des Sciences, de la conservation des viandes par le froid sec et cela pour une durée prolongée.

C'est à lui également et nous l'avons dit, qu'est due la réalisation des premiers bateaux frigorifiques mis en service — le « Frigorifique » et le « Paraguay » — qui lui permirent de démontrer de façon éclatante l'exactitude de ses théories (1).

Les démonstrations de Tellier avaient attiré toute l'attention des commerçants en viandes et des producteurs des grands pays d'élevage de l'Amérique du Sud.

(1) Lieutenant de vaisseau Bataille. — Navires frigorifiques, page 8.

Ils avaient immédiatement compris, imités en cela par les Anglais, l'immense profit que leur pays où la viande extrêmement abondante se vendait à vil prix, pourrait tirer de cette découverte pour expédier à de grandes distances et jusqu'en Europe, les viandes abattues.

C'était pour eux une source incomparable de richesse. Aussi, la flotte frigorifique mondiale dès les environs de 1885 se développa-t-elle d'une façon considérable. Mais, ce fut au profit presque exclusif de l'Angleterre qui possédait alors les premiers chantiers de construction navale du monde.

Que comporte l'installation spéciale d'un navire frigorifique ?

En principe, le navire frigorifique comprend sur toute la surface de ses murailles, de ses membrures, de ses ponts et de son épontillage, une épaisse enveloppe isolante ayant pour but d'empêcher la déperdition du froid.

« Cette enveloppe est formée par une double coque
« en bois retenant à environ 25 cm de distance de la
« coque métallique une substance isolante générale-
« ment du liège granulé.

« Les panneaux de fermeture des cales sont eux-mêmes des boîtes isolantes et les cales une fois fermées se trouvent parfaitement soustraites à tout contact avec l'air extérieur. Sur le revêtement intérieur de bois qui limite l'isolant, sont posés en quantités considérables, des tubes creux où circule une solution glacée provenant de la chambre des machines frigo-

rigènes. Ces tubes dont la longueur sur les grands navires atteint 40.000 mètres ne sont autre chose que les radiateurs du froid.

On voit donc que l'installation complète comprend la Chambre des machines où se produit le froid et les câles isolées, revêtues de leurs radiateurs.

« La production du froid est basée sur l'absorption de chaleur qui résulte de la volatilisation des liquides. Tout le monde sait que quelques gouttes d'éther répandues sur la main ou sur le visage s'évaporent en produisant une sensation de fraîcheur, sensation qui peut être rendue plus sensible en activant l'évaporation, en se plaçant par exemple devant un ventilateur.

« Le froid artificiel s'obtient donc par la volatilisation rapide de certains liquides choisis parmi ceux dont la chaleur de vaporisation est très grande. Ces liquides sont introduits à la base de serpentins métalliques, plongés dans un liquide incongelable, refroidis par l'évaporation du premier » (1).

« Les liquides choisis sont généralement des gaz liquéfiés notamment l'ammoniaque et l'acide carbonique...

« Les machines frigorifiques en usage à bord d'un navire, se composent, en principe :

d'un évaporateur dans lequel le liquide à évaporer est placé dans un serpentin métallique plongé dans une solution de chlorure de calcium qui sera refroidi par cette évaporation ;

Bataille, *op. cit.*

(1) L. Marchis. Production et Utilisation du Froid. — Froid Industriel, *op. cit.* — J. Simons. Applications du froid dans le commerce des viandes, *op. cit.*

d'un compresseur qui aspire les vapeurs produites par l'évaporation, les comprime ensuite et les refoule à l'évaporateur après un passage dans le condenseur qui les liquéfie à nouveau.

« La solution de chlorure de calcium constitue le
« corps incongelable qui est distribué dans tout le na-
« vire par les tubes radiateurs du froid, et fait ensuit-
« retour pour être à nouveau refroidi dans l'évapora-
« teur (1).

Tels sont les principes généraux que nous avons tenu à exposer de l'aménagement des navires frigorifiques. Nous ajouterons que tout navire peut facilement être transformé en navire frigorifique, en ce cas, les câles froides n'occupent généralement qu'une partie des entrepôts et des cales; les espaces disponibles servant pour des marchandises ordinaires. En outre, du fret de retour peut être, sous certaines conditions de salubrité et de poids chargé dans les chambres froides sans crainte de détérioration pour les parois isolées.

§ 2. — Situation comparée des flottes frigorifiques Anglaise et Française.

En 1914, la flotte commerciale frigorifique anglaise comprenait 91 vapeurs en service sur l'Argentine et

(1) Nous avons emprunté ces lignes à l'étude que M. le Lieutenant de vaisseau Bataille a consacré aux navires frigorifiques; cet ouvrage sera consulté avec fruit pour tous les détails techniques (Challamel, éditeur). Voir également le rapport de M. Cosnier à la Chambre des Députés, année 1915, n° 1282, page 130.

Rapport Maurice Quentin, pages 93 et suivantes.

l'Amérique du Nord répartis entre 9 Compagnies anglaises ; 24 vapeurs en service à la fois sur les lignes d'Australie et d'Amérique du Sud et enfin de 90 autres cargos circulant sur les lignes d'Australie. Au total, l'Angleterre disposait de 211 navires de tout ordre dont la capacité de chargement représentait 400.000 tonnes soit 16.223.200 carcasses de moutons de 25 kilog. chaque, ce qui formait une valeur de fret annuelle de 30 millions.

En France, une Compagnie de navigation maritime, celle des chargeurs réunis avait cependant essayé d'attirer vers la France les produits Argentins.

Elle avait construit en 1887 les vapeurs frigorifiques Belgrano et Portena (cales de 835 et 860 m³) en 1890, le Pampa et le Don Pedro (845 m³) en 1898 et 1899, les Amiraux Baudin, Aube et Courbet de 1400 m³ (1).

En 1904, les amiraux Rigault de Genouilly, Sallandrouze de Lamornaix, Troude (3.300 m³) en 1909, l'amiral Jaureguiberry 3.600 m³) en en 1912 l'amiral Zédé.

C'étaient ces cinq navires qui, au début de la guerre de 1914 représentaient la flotte frigorifique française : chacun d'eux portait 1.200 tonnes de viande. En service dans l'Atlantique, ils effectuaient le transport des viandes congelées de l'Uruguay et de l'Argentine vers l'Angleterre pour le compte de la « Compagnie Sansinena de Carnes congeladas. »

En outre, la Compagnie française d'alimentation

(1) Lieutenant de vaisseau Bataille: *Navires frigorifiques*, page 9. — Rapport Maurice Quentin, page 88. — Massé : *Le Troupeau français et la guerre*, pages 195 à 197.

de Chanaud possédait 3 petits steamers : « Ville de Dijon », en service entre Londres et le Havre ; l' « Armide », capable de transporter 68 tonnes de viande congelée et enfin le « Lyndiane », destiné au service de l'usine alors en construction au Sénégal.

Le problème du fret se trouvait donc un de ceux particulièrement délicats que l'Intendance devait s'efforcer de résoudre ; or, cela lui était d'autant moins facile que, non seulement la Grande-Bretagne disposait de plus de 200 navires sous son pavillon, mais que, en plus, les nationaux anglais figuraient dans la plupart des sociétés de transports maritimes américaine possédant des navires à cales froides, où leurs capitaux leur assuraient la prépondérance.

Ces navires assuraient alors le Service entre l'Amérique du Nord (U.S.A. et Canada) et la Grande-Bretagne, on pouvait donc les considérer comme anglais de fait.

En réalité, l'Angleterre se trouvait au moment de la guerre, la maîtresse presque absolue des importations de viandes frigorifiées et elle tenait à conserver autant que possible ce monopole, ce dont on ne saurait lui faire grief (1).

Dans les premiers mois de la guerre, l'Intendance qui, comme tout le monde alors, était persuadée que la guerre ne pouvait durer longtemps, se contenta simplement d'user des ressources en bétail du territoire. A ces ressources, elle adjoignit le produit de quelques achats effectués en Amérique du Sud et qui, étant

(1) Massé, pages 195-196.

livrés fob, nécessitèrent du fret frigorifique. C'est alors qu'un marché fut passé avec la Compagnie des Chargeurs Réunis (août 1914) (1) qui dut effectuer le transport des viandes achetées, sur la France.

Puis la guerre se prolongeant, il devint nécessaire de trouver une solution meilleure, tant au point de vue approvisionnements que transports. C'est alors qu'intervinrent les accords de Londres de janvier 1915.

La France de ce fait n'avait pas à se préoccuper d'assurer le transport des quantités qui lui étaient allouées et qui lui étaient livrées dans ses ports.

Le problème cependant restait entier en ce qui concerne les viandes en provenance des colonies ou d'achats directs du Gouvernement dans le Vénézuéla, pays que la Convention avait laissé libre pour les approvisionnements français.

D'autre part, un ordre en Conseil d'avril 1915 (2) réquisitionna toutes les lignes de navigation anglaise à cales froides en service sur la Plata et l'Amérique du Sud. Nous ne pouvions désormais nous approvi-

(1) Lettre de l'Intendance au Ministre du Commerce, août 1914.

(2) Archives du Ravitaillement. Ordre en Conseil du 29 avril 1915 réquisitionnant la totalité des cales frigorifiques des navires anglais employés sur la ligne Argentine-Uruguay et le Royaume Uni ou sur certaines parties de l'Europe pour le transport des viandes congelées. Dossier 43 du Service des Viandes.

La conséquence de cette réquisition a été d'annuler sans recours possible tous nos contrats d'affrètements et de transports de viande frigorifiée de l'Amérique du Sud.

Nos transports auraient été impossibles si grâce à une entente intervenue entre Sir Robinson et le Contrôleur Général Maudslayi, le Gouvernement Britannique n'avait accepté de maintenir à la disposition de nos chargeurs les navires nécessaires pour répondre à nos programmes d'arrivée. (Lettre du Délégué du Ravitaillement à Londres au Service de l'Intendance, mai 1915.)

sionner au Vénézuéla que par les steamers des Chargeurs Réunis. C'était apporter un appoint insuffisant à ce que nous réservait l'accord de janvier.

D'autre part, si l'usine de la Société Chanaud, mise en service au Sénégal, le 1er décembre 1914, était suffisamment desservie par le vapeur « Lyndiane », par contre, la Colonie de Madagascar n'avait pour ses produits frigorifiés que des moyens d'évacuation insuffisants car, avant la guerre, c'était la Compagnie anglaise de la Blue Star Line qui en assurait la majeure partie. Or, cette Compagnie pouvait être réquisitionnée d'un moment à l'autre.

§ 3. — Création de la flotte frigorifique française.

La solution de toutes ces difficultés fut donnée par la Commission que M. Fernand David, Ministre de l'Agriculture, institua pour examiner les avantages que l'emploi de la viande frigorifiée pourrait fournir à la France durant la guerre.

M. Maurice Quentin qui, avec M. le Ministre Massé était rapporteur de cette Commission, examina très sérieusement la question des frets et, après avoir exposé dans un rapport consciencieux, les conditions d'importation des viandes frigorifiées, il déclarait « que l'importation des quantités nécessaires de viande congelée exigeait l'aménagement d'une flotte de tonnage frigorifique global d'environ 30.000 tonnes naviguant sous pavillon français ». (17 mai 1915).

M. Massé soutint, ainsi que M. Théry, l'économiste connu, la même opinion, ce dernier demandant que l'Etat poursuivît, à l'aide de primes aux armateurs, l'aménagement de bateaux à cales frigorifiques; à cette prime d'armement serait venue s'ajouter une deuxième prime dite de navigation versée à l'affruteur.

M. le professeur Marchis soumit également un projet financier consistant à allouer à l'armement français une subvention se répartissant en cinq annuités en vue de la construction et de l'utilisation de 7 cargos. Cette allocation aurait été le remboursement du fret supplémentaire que les Compagnies auraient eu à réclamer à la marchandise transportée pour amortir la flotte en cinq ans.

La Commission ne fit d'ailleurs qu'exposer ces projets sans prendre position.

On demanda également qu'au minimum, l'Etat fit aux armateurs, si la prime à la navigation n'était pas admise, des avances de fonds productrices d'intérêt normal, remboursables dans un certain délai.

D'autres de ses membres estimaient absolument nécessaire le maintien de la suppression des droits de douane sur les viandes frigorifiées pour une période déterminée, à moins que, en compensation, l'Etat ne voulût accepter la deuxième prime à la navigation préconisée par l'Intendant Général Ducuing qui, versée à l'affruteur lui compenserait les droits de douane (1).

(1) Rapport Quentin, page 100. Rapport Massé, page 199.

Le général Abaut, membre également de la Commission, proposa un troisième système qui eut la préférence : les contrats directs, soit avec les Compagnies d'Armement, soit avec les importateurs.

« L'Etat assumant des obligations correspondant aux services rendus et à la valeur des fournitures faites, mais s'assurant rigoureusement pour la durée qu'il jugera nécessaire et à des prix qui échapperont aux variations des cours, les quantités dont il sait qu'il aura besoin. »

« Les pouvoirs publics traitant par l'organe du Ministère de la Guerre, n'étant pas liés pour l'avenir, au delà des engagements contractés, réservant ainsi la politique financière et économique du pays et la liberté de l'Etat quant au rétablissement futur des droits protecteurs. » (1).

L'autorité administrative payant le montant des livraisons effectuées suivant les clauses prévues, les dépenses en ressortissant contribueraient à l'extension de notre outillage économique.

Les opérations comptables de la guerre, dégagées de toutes les formes administratives devaient être de ce fait très simplifiées.

En marquant nettement sa préférence pour le système du Général Abaut, la Commission déclarait que le problème du fret lui apparaissait comme tellement important qu'il nécessitait à son avis tous les sacrifices.

Sur ces entrefaites, le Ministre de l'Agriculture dé-

(1) Rapport Maurice Quentin, pages 100-101.

posa, le 18 mai, le texte du projet de loi portant autorisation d'achat de 120.000 tonnes de viandes frigorifiées et se rendant devant les Commissions de la Chambre, il exposa la nécessité de lui donner une solution très rapide.

Ce que fut le sort de ce projet de loi qui spécifiait que les viandes achetées devaient obligatoirement être transportées sous pavillon français, il fut le même que celui de la proposition de M. Perchot au Sénat, instituant des primes spéciales d'armement, et cela nous l'avons vu dans un chapitre précédent. Mais son échec n'empêchait pas le Gouvernement de conserver la faculté de passer des contrats de fret pour l'exécution des marchés dont il entendait poursuivre la réalisation.

Le Ministère de la Guerre, adoptant en cela la solution du Général Abaut, solution qu'avait préconisée la Commission des viandes, se préoccupa dès le mois de juin 1915, de s'assurer le fret nécessaire au transport des 120.000 tonnes. Ces négociations qui étaient à peu près terminées lors de l'échec définitif du projet, allaient servir de base au contrat de fret que le Ministre de la Guerre signa en janvier 1916 avec les Compagnies de Navigation française, pour assurer le transport des viandes dont l'Intendant Sigmann poursuivait l'achat à Londres.

§ 4. — Contrats de frets.

La Convention fut signée le 7 janvier 1916 entre M. Joseph Thierry, Sous-Secrétaire d'Etat au Ravi-

taillement et de l'Intendance au Ministère de la Guerre, et

1° La Compagnie des Chargeurs Réunis,

2° La Compagnie des Transports Maritimes à vapeur (1).

Il fut décidé que ces Compagnies assureraient pour le compte du Gouvernement français, les transports de viande frigorifiée entre la Plata et la France.

Elles devaient affecter à ce service :

1° la flotte déjà constituée des Chargeurs Réunis :

- a) « Amiral Jaureguiberry »,
- b) » Rigault de Genouilly »,
- c) » Sallandrouze de Lamornaix »,
- d) » Troude,
- e) » Zédé »,

transportant chacun de 12 à 1.300 tonnes de viande congelée.

2° en navires à installer :

- les vapeurs « Malte »,
- « Ceylan »,
- « Ouessant »,

de la Compagnie des Chargeurs Réunis, transportant de 2.800 à 3.000 tonnes par voyage.

3° les navires « Espagne et Italie », de capacité frigorifique 1.500 à 2.000 tonnes à la Compagnie des Transports Maritimes à Vapeur.

(1) La Compagnie Sud-Atlantique qui devait affecter également au service frigorifique, 2 de ses navires, le St-Laurent et le Texas (1800 T. chacun) se récusa à ce moment. Rapport Cosnier, 1282, page 212.

Ce contrat devait entrer en vigueur dès l'expiration du contrat de fret précédemment conclu avec la Guerre.

Le steamer « Malte » devait entrer en charge à la Plata le 1er avril 1916; « L'Ouessant » le 1er mai; « L'Italie » le 1er août; « L'Espagne » et « Le Ceylan » le 1er septembre.

Le matériel frigorifique nécessaire à l'installation devait être (ce fut un des objets des négociations de juin 1915 à Londres), acquis dans les usines anglaises.

Les armateurs devaient, en outre, indiquer au Gouvernement :

1° Les dépenses faites pour l'installation nouvelle des navires;

2° les frais d'immobilisation, calculés d'après l'amortissement du navire, les frais généraux de la Société, les frais d'entretien annuels, les assurances et les salaires ;

3° le coût de la désaffectation ultérieure.

Enfin, et pour utiliser les cargos suivant leur maximum de rotation, le nombre de voyages qu'ils devaient effectuer était prévu :

Pour 1916 :

Chargeurs Réunis :

13 voyages — navires de 1.200 tonnes.. 15.600 T.

8 voyages — navires de 2.850 tonnes.. 22.800 T.

Transports Maritimes :

5 voyages — navires de 1.800 tonnes.. 9.000 T.

En 1917-1918 :

Chargeurs Réunis :

16 voyages — navires de 1.200 tonnes.. 49.200 T.

12 voyages — navires de 2.850 tonnes.. 34.200 T.

Transports Maritimes :

10 voyages — navires de 1.800 tonnes.. 18.000 T.

(1) (2) 71.400 T.

Enfin, le contrat prévoyait les clauses habituelles de visite et de cotation : les embarquements et jours de planche, les surestaries.

L'Etat supportait les risques de guerre. Il payait comme taux de fret :

3/4 de penny par livre anglaise (bushell) sur les ports du Havre-Dunkerque-Bordeaux ;

3/4 de penny par livre anglaise également pour le port de Marseille avec le supplément usuel de 5/32 de penny ; Marseille étant le port plus spécialement désigné pour les navires de la Compagnie des Transports Maritimes.

L'échéance du contrat étant prévue au 31 Décembre 1918 avec faculté de dénonciation en cas d'armistice.

Le contrat de fret dont nous venons d'étudier l'économie entra immédiatement en vigueur, il servit à transporter tous les achats effectués par le Gouver-

(1) Contrats avec les Chargeurs Réunis et les Transports Maritimes. (Archives du Ravitaillement).

(2) Rapport Cosnier sur l'utilisation des viandes coloniales, n° 1928 1916, page 14.

nement français, en dehors de la Convention de Londres révisée en 1916.

Aux navires prévus vinrent s'adjoindre en 1918, les navires Aurigny et Belle Ile à la Compagnie des Chargeurs Réunis, commandés par elle en 1913 et dont la guerre avait empêché l'achèvement.

Par contre, l'Amiral Zédé fut coulé le 17 Novembre 1917 par un sous-marin ennemi alors qu'il se rendait à la Plata.

Enfin, le contrat arrivé à expiration fut renouvelé le 27 Mai 1919 par M. Vilgrain alors Sous-Secrétaire d'Etat au Ravitaillement général.

Les conditions étaient quelque peu modifiées en ce qui concerne le prix de fret qui évidemment subissait une augmentation : c'étaient en pence, par livre anglaise :

de Rio de la Plata aux Ports de la Manche :	1-97
» » » » Atlantique :	2-01
» » » » Méditerranée :	2-04
du Brésil aux mêmes destinations :	2-12, 2-16, 2-19.

Les programmes d'arrivage étaient portés à 111 ou 115.000 tonnes dont :

30.000	sur Bordeaux,
63.000	sur le Havre,
17.500	sur Marseille.

Cette nouvelle convention faite pour un an devait prendre fin le 31 mai 1920, date à laquelle la liberté d'importation des viandes frigorifiées devait être entièrement rétablie.

Viandes frigorifiées coloniales:

Nous avons examiné dans un chapitre sur les viandes frigorifiées coloniales, les conditions dans lesquelles furent desservies nos colonies. Nous ne les rappelons que pour mémoire. Le Sénégal fut desservi par le « Lyndiane » puis par le « Kaolack », tous deux appartenant à la Société de Chanaud.

L'un de ces navires, le « Lyndiane » fut coulé en Méditerranée en 1917, l'autre affecté au Service du frigorifique de « Maison Carrée ».

En ce qui concerne Madagascar, la situation était exactement la même que pour l'Amérique du Sud. Un order in council de Novembre 1915 complétant celui du mois d'Avril qui ne s'appliquait qu'aux lignes du Sud Amérique, avait réquisitionné tous les navires frigorifiques à quelque ligne qu'ils appartenissent.

Il fallait donc l'intervention du Gouvernement anglais auprès de la Blue Star Line pour que cette Compagnie desservit l'usine de Boanamary. Celle de la Rochefortaise l'était par la Compagnie Havraise Pé-ninsulaire qui pour ce faire, avait aménagé spécialement plusieurs de ses unités.

Cependant, l'utilisation de ce fret réquisitionné par l'Intendance Militaire et trop souvent dérouté, fut si défectueuse que les torpillages aidant, Madagascar nous fournit à peine la moitié de ce qu'elle aurait pu produire en viande frigorifiée.

CHAPITRE XVIII

LES ENTREPOTS FRIGORIFIQUES

§ 1. — La situation en 1914-1915

L'importation des viandes frigorifiées exige, soit à leur débarquement, soit pour leur répartition à l'intérieur du pays, l'emploi d'entrepôts spéciaux à vastes chambres dans lesquelles l'air est refroidi et maintenu à une température constante de quelques degrés au-dessous de zéro, suffisante pour empêcher la décongelation de se produire.

Or, de ces entrepôts, nous n'en possédions que fort peu avant la guerre où ils étaient employés à la conservation des œufs, poissons et beurres et à celle des viandes fraîchement abattues.

Au contraire l'Angleterre et l'Allemagne qui nous avaient précédées dans cette voie possédaient déjà de vastes établissements capables de contenir des approvisionnements considérables de viande congelée.

Ces entrepôts étaient situés, les uns dans les ports de débarquement, cas de Londres et de Liverpool, de

Smithfield, ou étaient, plus spécialement en Allemagne, annexés à des abattoirs régionaux.

C'est ainsi que 35 % des abattoirs publics allemands étaient munis en 1913, d'entrepôts frigorifiques (1). En Autriche, 13 % possédaient également des chambres froides.

Au moment de la guerre, ces dépôts étaient largement approvisionnés de viandes soit nationales, soit étrangères, qui furent durant les premiers mois de guerre un apport notable au ravitaillement de la Duplice.

Enfin, dans d'autres pays, notamment l'Amérique (Nord et Sud), de très grands efforts avaient été faits; en outre qu'à chaque abattoir étaient annexées des chambres froides, il existait dans toutes les villes des entrepôts en nombre considérable, ceci, en plus des glaciers possédées par des particuliers et destinées à la conservation de toutes les denrées comestibles.

La France avait été une des dernières à faire application des procédés de réfrigération, aussi sa situation soit comme entrepôts de débarquement, soit comme entrepôts territoriaux, était-elle nettement défavorable.

§ 2. — Entrepôts de Débarquement.

En 1915, la France possédait dans ses ports, soit qu'ils existassent avant guerre, soit qu'ils eussent été

(1) Martel. *Hygiène de la viande et du lait*, n° 8, août 1913.

équipés dès les premiers mois de la guerre, les entrepôts suivants :

Marseille :

« Docks », contenance	11 à 1.400 T.
« Belle de Mai »	2.100 T.
« Marignane »	1.200 T.
	4.700 T.

Bordeaux :

« Docks » (avenue Thiers)	1.100 T.
« Doutes »	500 T.
	1.600 T.

Havre :

« Docks de l'Union »	3.000 T.
Entrepôts de l'abattoir	1.300 T.
	4.300 T.

C'était au total une capacité d'entreposage de 10.600 tonnes (1).

Mais de plus, en février 1915, fut installé sur le vapeur frigorifique « Manchester City », amené dans le port de Dunkerque, par les soins de Sir Robinson, un magasin contenant environ 2.000 tonnes de viande.

C'est avec ces quelques établissements que l'Intendance allait commencer la réception des viandes des accords anglais qui, chaque mois, devaient s'élever à

(1) Massé. *Le troupeau français et la guerre*, pages 267 et suivantes.

20.000 tonnes, auxquelles s'ajoutaient les achats directs du Vénézuéla et la production des colonies françaises.

Or, ces facultés d'entreposage étaient suffisantes, parce que les expéditions pouvaient se faire assez rapidement au front et parce que l'Intendance avait la faculté de ne décharger qu'un tonnage fixe chaque jour.

Par contre, quand il s'agit de se préparer à recevoir les 120.000 tonnes supplémentaires que devait nous procurer l'exécution du projet gouvernemental, il était évident que la création de nouveaux entrepôts s'imposait, surtout si on entendait constituer un mois ou deux de réserves.

Créer de nouveaux entrepôts de débarquement, telle fut la conclusion de la Commission Extra-Parlementaire, mais elle ajoutait que, dans le souci de l'avenir des éleveurs français, il serait bon de ne pas multiplier à l'excès ces entrepôts qui, déversant leurs stocks, auraient une action fâcheuse sur les cours de la viande sur pied.

Il était à prévoir que les importations de viande frigorifiée se ralentiraient dès que la reconstitution du cheptel permettrait de s'approvisionner uniquement sur le territoire. Il était donc sage de ne pas disperser les efforts en créant dans des ports secondaires une foule d'établissements devenus de moindre intérêt au lendemain de la guerre.

Cela était exact et l'Intendance fit bien de ne favoriser que la création d'établissements à très grand ren-

dement, mais n'a-t-on pas été trop loin ? A-t-on songé aux services que les chambres froides rendraient pour la conservation de toutes les denrées périssables et notamment des poissons ou des viandes locales, trop souvent perdues ? Les services rendus par des entrepôts frigorifiques qui peuvent contenir aussi bien toutes espèces de denrées rendent vraiment un peu désuètes les craintes des agriculteurs protectionnistes.

Le but de l'Intendance fut donc de faire aménager dans certains ports à trafic élevé ayant un véritable secteur d'action, de grands entrepôts capables d'alimenter à l'intérieur et dans la zone des armées, de grosses stations frigorifiques.

Les entrepôts existant dans les divers ports au début de la guerre furent immédiatement réquisitionnés (cas du Havre) (1). Mais en plus, l'Intendance poursuivit pour l'approvisionnement de la région du Nord et des troupes combattant dans cette zone, l'installation d'un frigorifique à Dunkerque. Cette installation se fit par les soins de MM. Vestey brothers administrateurs de la firme de viande congelée du Vénézuéla (usine de Puerto Cabello).

Ceux-ci devaient, par un contrat du 9 Février 1915, fournir au Gouvernement français, des viandes congelées du Vénézuéla et par une clause accessoire, ils s'engagèrent à construire à Dunkerque, un entrepôt frigorifique capable de recevoir de 2 à 3.000 tonnes de viande congelée.

Cet entrepôt devait être construit dans un délai de

(1) Rapport Cosnier. n° 1282. 1915, page 129.

cinq mois et en cas de non exécution ou de retard dans la construction, l'Administration se réservait le droit de résilier le marché des viandes du Vénézuéla.

Or, la construction de l'établissement fut retardée par diverses circonstances et notamment par les difficultés de main-d'œuvre et d'approvisionnement. Ces retards n'étant pas imputables à MM. Vestey et d'autre part, la France ayant le plus grand intérêt à recevoir les viandes du contrat, aucune sanction ne fut appliquée (1). Par contre, les travaux furent malgré ces empêchements passagers, poussés avec la plus grande diligence si bien qu'on escompta pouvoir mettre l'entrepôt en service dès fin octobre 1915 (2). En réalité, il ne le fut qu'à la fin du mois de novembre ce qui permit de libérer immédiatement le vapeur «Manchester City» immobilisé comme entrepôt.

Les clauses du contrat d'entreposage furent alors étudiées ; elles furent fixées et acceptées par la Société (3) des frigorifiques de l'Union qui avait été substituée à MM. Vestey brothers le 28 octobre 1915.

Il y fut prévu la mise à la disposition de l'Intendance de l'entrepôt installé dans les hangars de la Chambre de Commerce de Dunkerque. L'Administration militaire conservant à sa charge les frais de transport, d'arrimage des viandes, l'entrepositaire fournissant seulement les locaux et devant faire fonctionner les machines frigorifiques.

(1-2-3) Archives du ravitaillement. — Marché avec la Société frigorifique de l'Union.

Comme taxes d'entrepôt, la Société percevait :

1.) — 18 frs par tonne de viande entrée au frigorifique — cette indemnité donnant droit à un séjour de 10 jours.

2.) — une indemnité supplémentaire de 1 fr. par jour après cette période de 10 jours, avec maximum de 28 frs — première taxe comprise, pour un mois de séjour.

3.) — au delà de un mois, 0,93 par tonne et par jour, le jour de sortie figurant au décompte (1).

Du fait de la mise en service de l'entrepôt, de notables économies furent réalisées sur le régime précédent (location du «Manchester City»). Les chambres froides fonctionnèrent à plein rendement, si bien, qu'en 1917 — année moyenne — Dunkerque put envoyer aux armées 25 tonnes de viande frigorifiée par jour, sans compter les fournitures faites à l'armée Belge.

Au Havre, la Société des frigorifiques de l'Union — que nous venons de voir substituée pour l'exploitation de l'entrepôt de Dunkerque — possédait un entrepôt situé rue de Mulhouse (1).

Ce frigorifique pouvait contenir environ 3.000 tonnes d'après M. Massé, 2.500 d'après le sous-Intendant Villeneuve.

Le 24 Décembre 1914, le frigorifique de l'Union fut réquisitionné par l'administration de la guerre.

La Société exploitante dut assurer le fonctionne-

(1) Archives du Ravitaillement.

(1) Rapport Cosnier, n° 1282, page 129.

ment des chambres froides et des monte-charges ; à titre de dédommagement, elle recevait, clause identique au contrat de Dunkerque :

1.) — 18 frs par tonne emmagasinée pour un séjour de 10 jours ;

2.) — 1 fr. par jour supplémentaire, sans toutefois que la somme payée put dépasser par mois de séjour des viandes plus de 28 frs.

Pour les mois suivants les taux étaient les mêmes.

La Société des frigorifiques de l'alimentation hâvraise dût, elle même, mettre ses locaux (contenance 650 tonnes environ — mais 1.300 prévues par suite d'agrandissements) à la disposition de l'armée.

Il existait en 1915 à Bordeaux (1) :

Les Docks de l'Avenue Thiers qui pouvaient contenir 1.400 tonnes de viande congelée et les chambres froides de l'entrepôt frigorifique de Bordeaux situé rue des Douves.

L'entrepôt de l'avenue Thiers fut agrandi en novembre 1915 et rendu apte à contenir 1.400 tonnes au lieu de 1.100. En outre, un nouvel agrandissement fut prévu et exécuté en 1916, portant la capacité totale à 1,700 tonnes.

Enfin, en cas de besoin, on pouvait encore utiliser le hangar de prérefrigération (pour les expéditions de viandes sur wagons réfrigérés) qui pouvait contenir environ 300 tonnes.

(1) Rapport Cosnier, page 129.

Massé: *Le troupeau français et la guerre.*

La Société des frigorifiques de Bordeaux loua son entrepôt des Doutes à l'Intendance par contrat de 1915, révisé le 27 juillet de cette même année et le 16 septembre 1916.

Par ce dernier accord, la Société s'engagea à construire et à aménager un entrepôt d'une capacité de 1.050 tonnes dans les magasins de la Chambre de Commerce de Bordeaux, cours du Médoc, déjà occupés par elle.

Comme dans les entrepôts similaires, la Société devait surveiller le maintien de la température et fournir les locaux moyennant taxes, les manutentions étant toutes à la charge de l'autorité militaire.

L'échéance du contrat était reportée à seize mois de date avec faculté de reconduction, mais aussi de dénonciation en cas d'armistice général .

A Marseille enfin, les établissements existants : des Docks de la Belle de Mai et de Marignane furent réquisitionnés et agrandis.

Celui de la Belle de Mai servit à l'abatage et à l'entreposage des pores marocains.

A Marignane furent abattus les moutons algériens achetés par l'Intendance de la Colonie.

Pour le surplus, ils reçurent des viandes congelées fournies par la Convention anglaise ou les Colonies.

Aux entrepôts ainsi signalés, vinrent au cours de la guerre s'adjoindre les docks suivants, mis en construction en 1916-1917 :

Celui de Nice, dont la capacité frigorifique était de 300 Tonnes :

Celui de la Rochelle-Pallice, à la Société des entrepôts frigorifiques de ce nom, construit par autorisation du 13 avril 1917 (1) ; particulièrement bien aménagé : il pouvait contenir 4.000 tonnes de viande congelée.

La Société offrit en 1917 de mettre à la disposition de l'autorité militaire, le 1/4 de la capacité de magasinage de l'entrepôt, soit 1.000 tonnes avec faculté pour l'Intendance de disposer en cas d'agrandissement des locaux, d'une autre capacité de 1.000 tonnes.

Toutefois ces établissements ne purent, par suite des difficultés de main-d'œuvre et par suite du manque de matières ou de machines être terminés avant l'armistice ; ils furent en effet inaugurés en mai 1919 et n'entrèrent réellement en fonctionnement que vers cette époque.

Eventuellement, cet entrepôt aurait pu permettre de décongestionner Bordeaux, il fut en tous les cas utilisé pour l'entreposage des viandes du Ravitaillement en 1919-20.

Enfin, à St-Nazaire fut également étudiée la création d'un frigorifique de débarquement. La construction en fut entreprise en 1918-19 mais il ne fut mis en service qu'à la fin de cette même année.

Les divers entrepôts dont nous venons de donner la liste furent utilisés à leur maximum de rendement.

Nous avons cherché à déterminer ce que furent, au cours de la guerre, les arrivages de viandes congelées pour chacun de ces ports, plus que tout autre com-

(1) Décret du 13 avril 1917.

mentaire, ils montreront le considérable effort qui fut fait (1).

§ 3. — Entrepôts de Répartition et Abattoirs frigorifiques du territoire.

L'Intendance n'avait ici, à sa disposition, qu'un nombre peu considérable d'établissements, la plupart très éloignés les uns des autres et pouvant difficilement servir pour organiser un service de répartition.

C'étaient les entrepôts possédés par la guerre dans les places fortes de l'Est : Verdun, Toul, Epinal, Belfort, organisés avant la guerre.

Mais en plus, quelques sociétés privées avaient fait édifier des entrepôts de capacité assez restreinte, les uns en service en 1914, les autres encore en construction. Pour ceux-ci, les travaux furent hâtivement poussés de façon à les mettre en état de fonctionner au plus tôt.

C'étaient à Paris, les entrepôts glacières des maisons d'alimentation Potin, Damoy. Ils furent immédiatement réquisitionnés.

Il existait encore à Paris des frigorifiques à la Bourse de Commerce, à Epinay, à la Villette et à Clichy, la construction de celui-ci fut poussée et il put

(1)

	<i>Havre.</i>	<i>Dunkerque.</i>	<i>Bordeaux.</i>	<i>Marseille.</i>
1914:	9,227 Q ^o	41,493	12,074	104,522
1915:	732,446	163,393	249,397	629,791
1916:	1,151,677	190,677	190,353	653,215
1917:	1,327,300	120,151	142,873	427,675
1918:	1,627,404	210,943	173,501	261,631
1919:	1,200,624	614,950	177,600	586,613
1920:	779,524	184,126	277,192	185,202

être terminé en 1915, sa contenance était de 4.000 tonnes.

En outre, l'Intendance mit en construction un entrepôt frigorifique à Dijon, particulièrement bien situé pour une répartition de viandes aux armées du centre (1).

D'autres villes, Orléans, Nancy et Lyon possédaient des entrepôts qui, en cas de besoin, pouvaient être employés (2).

Enfin, des Sociétés privées se montant pour l'exploitation du cheptel national se proposèrent d'adopter des procédés plus modernes d'abatage et de conservation des viandes. Elles résolurent d'installer des établissements entièrement conçus sur des modèles américains et de construire des chambres à réfrigération.

C'est ainsi que se constituèrent les abattoirs frigorifiques de Chasseneuil, Pouzauges, la Roche sur Yon ; c'est ainsi que se transformèrent les établissements de Marseille (usine du froid sec) et que s'établit l'abattoir de Maison Carrée à Alger (3-4).

L'abattoir frigorifique de la Roche sur Yon fut construit en 1916 par les soins de la Société provinciale d'alimentation. Son installation permettait seulement de réfrigérer les viandes, non de les congeler ; or, la conservation des viandes réfrigérées est moins assurée que celle des viandes dites congelées à cœur — et l'Intendance déclarait nettement, en 1917, que seule

(1) Massé, *Le troupeau français et la guerre*, pages 273 et suivantes.

(2) Cosnier, page 128.

(3) Voir chapitre sur les viandes coloniales.

(4) Rapport Cosnier, pages 185 et suivantes.

la viande congelée pouvait entrer dans l'alimentation des troupes du front. Enfin, la capacité des chambres froides de l'usine était assez faible (1).

On ne pouvait donc utiliser l'abattoir que pour l'approvisionnement d'un rayon restreint

Un autre abattoir frigorifique fut mis en construction à Chasseneuil, près de Poitiers, il pouvait abattre 100 bovins et 2 à 300 porcs par jour. Il était comme celui de la Roche sur Yon, relié au Chemin de fer, mais il ne pouvait fournir, comme le précédent, que des viandes réfrigérées.

Enfin, un dernier établissement fut édifié en 1915-1916, celui de Pouzauges (Vendée) également raccordé au Chemin de fer, ses chambres froides pouvaient, d'après le projet, recevoir 170.000 kgs de viande. Comme les établissements précédents, il ne permettait que la réfrigération (2).

Un marché fut également passé en 1917 avec la Société des abattoirs industriels de France qui s'engageait à construire à Fenouillet (Haute-Garonne) un abattoir pouvant sacrifier environ 200 bovins et en réfrigérer 300 par jour. Celui-ci en plus offrait de congeler des viandes (3).

Il faut en dernier lieu signaler les entrepôts frigorifiques établis par l'armée américaine à Bassens et à Gièvres et par l'armée anglaise à Boulogne.

Après l'armistice, les différents établissements dont

(1) Documents du Ravitaillement.

(2) Rapport Cosnier, pages 188-189.

(3) Inauguré par M. Paisant en 1921.

nous avons indiqué les emplacements furent répartis entre l'Administration de la Guerre et le Ravitaillement général.

La Guerre se réserva les établissements de Dijon, Epinal, Toul, Belfort, Verdun et d'Alsace.

Le ravitaillement eut : Clichy, la Villette, Bourse de Commerce, Dunkerque, Havre, La Pallice, Bordeaux, Marseille, Marignane, Nice, Bassens et Gièvres, qui furent rendus progressivement au commerce, les uns après que la liberté du commerce des viandes congelées eût été rétablie, les autres dès que l'écoulement des viandes entreposées eût été assuré.

CHAPITRE XIX

LES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER

Les transports de viandes frigorifiées par voie de fer peuvent se concevoir de deux façons différentes, soit par la création de trains frigorifiques autonomes contenant des machines productrices de froid, soit par l'emploi de simples wagons à parois isolées, suffisants pour des transports de durée moyenne.

L'emploi des trains usines qui permet évidemment des voyages à long parcours utilisant les wagons comme de véritables entrepôts, séduit à première vue. En réalité, leur emploi présente de tels inconvénients qu'après essais, on a préféré poursuivre la création sur une grande échelle, de wagons à parois isolées.

Le train frigorifique du modèle de ceux qui circulent sur les lignes américaines, comporte un fourgon pourvu d'appareils frigorigènes et une quinzaine de wagons magasins à parois isolées renfermant les tubes radiateurs de froid.

Le principe de réfrigération est, dans ses grandes lignes, le même que celui que nous avons décrit

d'après MM. Marchis et Bataille, pour les navires frigorifiques.

C'est à dire que le refroidissement est obtenu par la vaporisation d'un liquide qui est récupéré ensuite par liquéfaction dans un condenseur.

La saumure refroidie par cette vaporisation est distribuée dans les wagons reliés par des tubes souples et circule dans les tubes radiateurs et les parois.

En principe, ces trains usines devraient rendre de très grands services mais leur emploi présente des inconvénients qui risquent d'amener la perte complète des viandes contenues dans tout le train ou dans plusieurs véhicules.

La machinerie assez délicate est sujette à des avaries, en outre la transmission du froid d'un wagon à l'autre ne se fait pas sans déperdition et lorsque la rupture d'un tube survient, des variations de température peuvent se produire qui ont pour cause la décongelation de la viande.

En outre, la nécessité de maintenir agrégés les éléments du train frigorifique est très gênante pour les manœuvres ou lors des incidents de route.

Une rupture d'essieu, un chauffage de boîte suffisent pour motiver le retrait d'un véhicule du train dont il fait partie. Il faut alors garer le convoi dans une station intermédiaire, procéder à des manœuvres pour isoler le wagon avarié, puis recomposer le train avec beaucoup de perte de temps. — Quant au wagon qui a dû être ainsi isolé, souvent la température ne se maintiendra pas à un degré suffisant pour empê-

cher la décongelation et la viande sera rapidement avariée (1).

Pour ces inconvénients, on préfère se servir de wagons à parois simplement isolées.

On en employait un certain nombre en France avant la guerre, le réseau de l'Etat en possédait lui-même trente. En tout, environ quatre cents wagons circulaient sur les réseaux français, utilisés beaucoup plus pour le transport des denrées périssables, lait, volailles, viandes fraîches, que pour le transport infime d'ailleurs, des viandes frigorifiées.

Ces wagons, à part ceux du réseau de l'Etat, appartenaient à des particuliers qui les louaient au mois ou au voyage et versaient diverses taxes aux compagnies (2).

Les compagnies en raison des frais élevés qu'aurait entraînés pour elles, la construction, le manque à gagner résultant d'une affectation trop spéciale et les responsabilités de pertes ou d'avaries aux viandes transportées, s'étaient en effet refusées à posséder et à exploiter elles-mêmes du matériel frigorifique.

On a calculé que 10 % à peine du tonnage des denrées périssables transportées par chemin de fer, était chargé en wagons frigorifiques, soit 15.000 tonnes sur 1.500.000 au total (3).

(1) Octave Quenut. *Transport des viandes frigorifiées*. Science et vie. Janvier 1917.

(2) Les deux principales compagnies étaient : 1) L'Entreprise Commerciale et Maritime; 2) La Société des magasins et transports frigorifiques de France.

(3) Ministère des Travaux Publics. — Documents Direction des Chemins de fer.

Il était donc impossible de répondre avec le matériel existant au transport journalier de huit cent à mille tonnes de viande congelée que les conventions anglaises, puis les transports supplémentaires sous pavillon français nous attribuaient.

Il fallait donc créer. Après des essais que le Général Abaut, Chef du Service des vivres de la guerre, surveilla et qui durèrent jusqu'en mars 1915 (1), un type de wagon à parois isolées fut adopté et mis immédiatement en construction — le projet en comprenait 700.

C'était la transformation de simples wagons à marchandises couverts, dont les parois étaient complètement isolées par une couche de liège de 15 cm d'épaisseur, les ouvertures et la toiture munies également d'une fermeture hermétique.

Il était en outre possible de refroidir ces wagons par un courant d'air à -15° (2) ou d'y adapter des bacs à glace, certains possédaient des radiateurs à saumure et pouvaient en cas d'opérations dans un rayon éloigné, être adaptés à des trains frigorifiques. Un de ces trains fut expérimenté dès juillet 1915 et fonctionna dans des conditions satisfaisantes.

Cependant, le mode de transport le plus facile consistait dans l'emploi de simples wagons isolés qui permettaient de transporter des viandes congelées

(1) Quénut. *Transport des viandes frigorifiques*. — Archives du Ravitaillement. — Massé. *Le troupeau français et la guerre*, page 321.

(2) L'Intendance avait prévu la préréfrigation de ces wagons, des hangars spéciaux avaient été établis dans les ports à Bordeaux, Marseille, au Havre, à Dunkerque.

pendant 3 à 6 jours, même en été, sans décongelation sensible.

Au moment de l'armistice, nous possédions près de 800 de ces wagons aménagés (dont 300 pouvaient être réfrigérés par une circulation de saumure) qui avaient permis de répondre sans trop de pertes à l'énorme trafic créé (1).

Les Américains dès leur arrivée en France s'étaient préoccupés d'établir pour le ravitaillement de leur armée des entrepôts frigorifiques à Bassens et à Gièvres.

Ils employaient pour approvisionner leurs stations magasins, des wagons d'un type spécial, d'une capacité plus considérable que les nôtres.

Ces véhicules d'une cubature de 65 M³ pouvaient contenir environ 25 tonnes de viandes — la basse température nécessaire y était maintenue soit par des radiateurs réfrigérants, soit par des bacs à glace fixés au toit.

De ces wagons l'armée américaine en avait près de 1.400.

Ce que fut l'exécution des transports, nous n'en dirons rien, car ce serait sortir complètement du cadre de cette étude.

Il est permis cependant d'affirmer que les réseaux et l'Intendance française en présence de la nécessité, firent preuve de très grandes qualités d'adaptation (2).

(1) Massé, *Le troupeau français et la guerre*, pages 323 à 328.

(2) Se référer à une étude récemment parue chez Dunod, de M. Marcel Peschaud, Secrétaire général de la Cie d'Orléans, sur les Chemins de fer pendant la guerre, page 45.

LIVRE VI

Répartition des viandes frigorifiées

Le jeu des conventions anglaises, nos contrats du Vénézuéla. Enfin, les marchés passés avec les usines frigorifiques de Madagascar et du Vénézuéla nous assurèrent la livraison de quantités importantes de viande congelée.

Une partie fut livrée directement à l'Armée d'Orient approvisionnée à peu près uniquement avec cette catégorie de viande, ce qui représentait environ 20 à 30.000 tonnes par an.

L'autre et la plus importante partie fut prise en charge dans nos entrepôts de débarquement. C'est de ces importations que nous nous occuperons afin d'étudier de quelle manière elles furent réparties entre l'armée et la population civile qui ne vint d'ailleurs que comme consommatrice incidente ; la grosse préoccupation de l'Intendance ayant été de satisfaire d'abord aux besoins de l'armée.

Si nous nous référons à la statistique des douanes il fut importé au cours des années 1914 à 1920 : 1.253.566 tonnes de viande frigorifiée.

Ces arrivages se répartissent ainsi, par année et par catégories de viande :

	1914	1915	1916	1917	1918
Mouton	28.526	92 333	132.932	159.513	135.565
Porc	938	412	9.798	10.436	22.160
Bœuf	148.276	1.730.231	2.089.128	1.879.002	5.152 920
Quintaux . .	177.740	1.822.976	2.231.858	2.048.951	2.310.645

	1919	1920
Mouton	280.068	166.756
Porc	29 857	30.740
Bœuf	2.286.005	1.327.809
Quintaux . .	2.595.930	1.525.305

(1)

Comment cette viande était-elle, après sa réception et son entreposage, répartie vers les points de consommation ?

Il faut distinguer deux cas : l'un d'expédition directe sur les centres de consommation, l'autre d'expédition sur des entrepôts de l'Intérieur, stations magasins chargées de la répartition aux troupes et à certaines municipalités.

(1) La valeur de ces viandes d'après les taux fixés par la commission des valeurs en douane était de :

	<i>Mouton</i>	<i>Bœuf.</i>	<i>Porc.</i>
1914 :	5,847,830	25,948,300	150,080
1915 :	20,313,260	337,395,045	74,160
1916 :	30,574,360	417,825,600	1,861,620
1917 :	43,068,500	432,170,460	2,191,560
1918 :	42,025,150	527,465,400	5,540,000
1919 :	100,824,480	628,651,375	8,957,100
1920 :	64,507,280	398,342,700	10,451,600

(francs)

Dans le premier cas d'expédition directe de l'entrepôt de débarquement au point de consommation, il faut comprendre les cessions de viande congelée faites aux établissements de la marine, aux dépôts des corps de troupe puis, et lorsque le Gouvernement le décida en 1919, à la population civile d'un groupe de départements.

Dans le 2° cas, répartition dans les entrepôts de l'Intérieur ou de la zone de guerre, les viandes étaient expédiées de Marseille ou Bordeaux, sur les entrepôts de Dijon, Clichy.... et de là réparties entre les stations magasins de l'Intendance ou encore attribuées, ce qui était le cas pour Paris, aux organes chargés de la vente au public.

L'entrepôt de Dunkerque, comme celui de Boulogne, (fonctionnant exclusivement pour l'armée anglaise) se trouvait dans une situation spéciale puisqu'il alimentait directement les armées du Nord et l'armée Belge et qu'en même temps, il contribuait au Ravitaillement des villes de la région.

CHAPITRE XX

RAVITAILLEMENT DES ARMEES

La ration de viande des armées était, dans les premiers mois de la guerre, fixée à 500 grammes de viande par homme et par jour pour les unités combattantes, à 450 grammes pour les troupes de l'arrière. En 1915 pour économiser les ressources en viande sur pied, il fut décidé de ne distribuer de viande fraîche qu'un jour sur trois.

En 1917, pour éviter de nouvelles importations, d'ailleurs difficiles à réaliser, il fut décidé d'abaisser les chiffres de la ration de viande en les proportionnant à l'effort physique exigé des hommes.

C'est ainsi que fut établi pour les jeunes classes, un régime spécial comportant 450 grammes de viande par jour pendant les 3 premiers mois, 400 grammes pendant les 4 mois suivants.

Les hommes des dépôts, non soumis à l'entraînement spécial reçurent 300 grammes au lieu de 350.

Aux armées, le taux de la ration forte (troupes de l'avant) fut abaissé de 500 à 400 grammes et celui

de la ration faible (troupes de l'arrière ou au repos) à 350 grammes au lieu de 400 (1).

Ces quantités n'étaient cependant pas inférieures à celles attribuées par les alliés, à leurs troupes, puisqu'à la même époque, les britanniques recevaient 453 grammes de viande (or l'Anglais est un gros mangeur de viande). En Italie on allouait 250 grammes de viande, au lieu de 375 en 1916 et dans l'Armée belge, la ration était comme la nôtre fixée à 400 grammes à l'avant.

Quant au nombre de rationnaires du front et de la zone des étapes, on pouvait en 1915 l'évaluer à 2,800,000 recevant plus de 400.000 tonnes de viande fraîche ou conservée par an.

Ce chiffre oscilla au cours de la guerre, mais il semble qu'il doive être considéré comme une moyenne pour nos calculs.

Il nous a été possible de retrouver les quantités de viande congelée attribuées aux troupes en 1915. Nous les donnons mais sous réserve, car leur total indique 208,970 tonnes distribuées aux troupes de l'avant, alors que les chiffres des statistiques douanières n'indiquent comme entrées en France que 182,297 tonnes. D'un autre côté, Sir Robinson mentionne que nous fûrent livrées 249,000 tonnes (y compris 3,000 tonnes environ expédiées dans la méditerranée orientale) mais non comprises les exportations des colonies.

En prenant les chiffres du Ravitaillement, il aurait été distribué aux troupes de l'avant, en janvier

(1) Bulletin de la Société d'Hygiène alimentaire. Masson, 1919, n° 3, volume VII, page 148.

13,930 tonnes, en février 15,400, en mars 17,050, en avril 16,500, en mai 17,450, en juin 18,900, en juillet 21,900, en août 22,060, en septembre 15,760, en octobre 17,360, en novembre 16,800, en décembre 15,860, soit au total: 208,970 tonnes.

En outre, les troupes de l'intérieur auraient reçu pendant la même période 749,948 tonnes.

Pour les années suivantes, si on admettait que les troupes reçurent effectivement de la viande congelée 2 jours sur 3 et en prenant un taux de ration de 400 grammes (1), on obtiendrait une consommation de viande congelée de 272,160 tonnes.

Or, en aucune année sauf en 1919, on n'atteignit un chiffre d'importation aussi élevé ce qui prouve que la proportion donnée par l'Intendance aux Commissions des Chambres était inexacte.

On doit, semble-t-il, admettre en conclusion que la viande congelée fut donnée aux troupes à peu près à égalité avec la viande fraîche et ceci représenterait une consommation de 203,800 tonnes qui cadrerait avec les chiffres d'entrée des douanes.

L'armée aurait sur ces bases consommé de 1915 à 1918 inclus: 821,490 tonnes de viande frigorifiée.

Il faut en outre estimer la consommation de viande congelée par l'armée d'occupation du Rhin en 1919, à 4,000 tonnes mensuellement, soit 48,000 tonnes environ.

La répartition de la viande aux troupes ne présen-

(1) Ce taux est un peu élevé mais compense le chiffre un peu faible pris comme étant celui des rationnaires (2.800.000).

tait en elle-même rien de saillant : l'Intendance avait jugé possible de supprimer la décongelation lente, de sorte que la viande débitée à la hâche ou à la scie se décongelait durant les transports.

Cette manière de procéder n'avait pas trop d'inconvénients en hiver, il n'en était pas de même au printemps ou en été et trop souvent les hommes reçurent des viandes ramollies et vertes d'un aspect peu engageant.

CHAPITRE XXI

RAVITAILLEMENT DE LA POPULATION CIVILE

Nous avons vu comment, en 1915, les Ministres de l'Agriculture et du Commerce, MM. Fernand David et Thomson, s'étaient préoccupés de développer la consommation de la viande frigorifiée dans la population civile.

En mars 1915, des expériences de vente de viande congelée eurent lieu à Bordeaux et la viande fut écoulée sans difficulté par les bouchers.

D'autre part, les municipalités du Nord reçurent dès 1915, certaines quantités de viande congelée.

En août 1915, des expériences de vente sur une plus grande échelle eurent lieu à Paris où elles furent suivies de la mise en vente régulière de quantités importantes de viande congelée à partir de 1916.

Plus tard, d'autres grandes villes Marseille, Bordeaux, Lyon, Nantes, Rouen, suivirent cet exemple et sollicitèrent de l'administration de la guerre, puis du Ravitaillement, qui engloba le ravitaillement civil et l'Intendance, des cessions de viande considérables.

Enfin, dès 1918 et surtout en 1919, la démobilisation des troupes permit d'attribuer des quantités de viande congelée plus importantes aux municipalités et de lutter ainsi plus efficacement contre la vie chère.

A ce moment, les départements furent groupés en régions, approvisionnées chacune par un des entrepôts: Dunkerque, Le Havre, La Pallice, Bordeaux, Marseille, Nice, Dijon, Nancy, Toul, Epinal, Belfort et les Préfets reçurent ordre d'adresser chaque mois un état de leurs besoins au service central des viandes frigorifiées, que dirigeait au Sous-Secrétariat du Ravitaillement l'Intendant Sigmann (1).

Tel est le schéma rapide de l'organisation d'alors. Mais il convient d'examiner plus spécialement le rôle que joua la viande congelée à Paris et dans certaines grandes villes, au point de vue de la baisse du prix de la vie et de savoir si cette tentative constitua une expérience probante.

Il ne peut être question évidemment d'étudier de façon complète le rôle des municipalités ou des Conseils Généraux dans l'organisation des boucheries municipales ou départementales. Il faudrait pour cela un volume entier surtout si l'on voulait traiter à fond des mesures prises par les municipalités en corrélation avec l'ouverture des boucheries, telles que taxation, exercice des boucheries, approvisionnement en viande congelée ou en salaisons (2).

(1) Des renseignements que nous avons pu nous procurer, il résulte que c'est à partir de 1918 seulement (Ministère Boret-Vilgrain) que le Ravitaillement civil (compte ouvert par la loi du 16-10-1915, section II) s'occupa des viandes congelées. Auparavant des cessions avaient lieu, faites aux municipalités par le *Ravitaillement militaire*, mais l'autorité civile ne servait que d'intermédiaire pour les demandes. En 1918, on engloba les deux ravitaillements sous le titre de Ravitaillement général ce qui unifiait les programmes d'importation et les ressources, mais les comptabilités restaient nettement séparées.

(2) Boucheries Municipales. — Amaudru. *Bulletin d'Hygiène alimentaire*, 1918, n° 5, page 302.

Mais on peut en quelques pages se rendre compte de ce que fut dans les villes les plus importantes la vente de la viande congelée .

Nous l'étudierons donc à Paris d'abord, puis à Lyon, Marseille, Toulouse, Bordeaux, Nantes et Rouen.

§ 1. — Cessions de viande congelée à la Population Parisienne.

A) — La période des Tatonnements.

Au début du mois de mars 1915, le Préfet de la Seine craignant que les réquisitions et les pertes subies par le troupeau n'eussent leur répercussion en hausse sur le prix de la viande fraîche et que les augmentations légères qui s'étaient manifestées aux Halles et à la Villette ne fussent les indices dénonciateurs d'une période difficile, se résolut à prendre des mesures pour enrayer ou rendre moins sensibles aux consommateurs parisiens, les augmentations de prix redoutées.

Il intervint alors auprès du Ministre du Commerce et lui indiqua que la solution la plus efficace consistait dans l'introduction de viande frigorifiée.

Le Ministre du Commerce d'alors, M. Thomson, l'agréa. Immédiatement, il écrivit à son collègue des Affaires Etrangères, le pria de s'entremettre auprès du Gouvernement anglais afin d'obtenir de celui-ci l'autorisation d'exporter certaines quantités de viande frigorifiée en sus de celles déjà admises pour

les besoins de l'armée. Ces viandes auraient été réparties entre les municipalités et Chambres de Commerce (1) chargées de la vente au public, ou aux boucheries.

Le Préfet de la Seine, M. Delanney insistait encore, en présence de la hausse plus sensible qui se manifestait aux Halles, pour obtenir une solution rapide.

Il écrivait le 19 avril 1915 à M. Gaston Thomson et lui disait :

« J'ai eu l'honneur le 10 Mars dernier de vous ex-
« poser les difficultés que rencontre l'alimentation en
« viande et de vous signaler les efforts faits en vue
« d'amener des viandes congelées par les mandatai-
« res aux Halles centrales en même temps, je vous
« mettais au courant des obstacles auxquels ils se sont
« heurtés. Je vous indiquais que des négociations en-
« gagées avec des maisons de Londres (Armour)
« avaient dû être suspendues à cause de l'interdiction
« prononcée par le Gouvernement anglais de l'expor-
« tation de toutes sortes de viandes.

« Aussi vous avais-je prié d'examiner s'il ne serait
« pas possible tout d'abord, d'obtenir de l'Angleterre
« qu'elle autorisât l'envoi en France de quantités res-
« treintes de viande congelée, puis, ultérieurement,
« s'il n'appartiendrait pas à votre Administration de
« grouper toutes les demandes destinées à l'ensemble
« de la France de façon à permettre des arrivages
« directs.

« A la date du 18 Mars dernier, vous avez bien

(1) Lettre du 6 mars 1915.

« voulu me faire savoir qu'il vous apparaissait comme
« à moi que la solution aux difficultés signalées doit
« être cherchée dans l'introduction des viandes con-
« gelées...

« Or, des déclarations faites récemment à la Com-
« mission interministérielle (1) par le représentant
« du département de la guerre, il résulte que les ar-
« rivages de viande frigorifiée suffisent à peine aux
« besoins de l'armée française et du Gouvernement
« britannique. Il est permis de se demander si celui-
« ci se prêterait volontiers à des prélèvements en fa-
« veur de la population civile et en admettant qu'il y
« consente par suite de la bonne entente entre alliés,
« le Gouvernement Uni ne saurait y souscrire que
« dans une très faible mesure et pour un temps très
« limité.

« D'autre part, en présence des instructions du Mi-
« nistre de l'Agriculture de généraliser l'introduction
« de viande frigorifiée en France et de prendre aussi
« rapidement que possible les dispositions propres à
« assurer l'arrivage d'importantes cargaisons des-
« tinées à l'ensemble du territoire, il semble que cette
« solution d'ordre national ne laisse plus place à une
« intervention locale et temporaire. Il est simplement
« à souhaiter que les travaux de la conférence puis-
« sent aboutir à bref délai à des décisions appro-
« priées... »

La réponse désirée par le Préfet de la Seine arriva

(1) Instituée pour étudier la situation du cheptel et les moyens à employer pour empêcher sa diminution. Voir plus haut projet de 120,000 tonnes.

le 3 Mai : Le Ministre des Affaires Etrangères répondait à son collègue, M. Thomson (1) que la question d'importation des viandes congelées avait été soumise à M. Cambon avec prière d'intervenir auprès du Gouvernement Royal pour obtenir l'exportation d'environ 500 tonnes par mois de viande congelée à titre d'essai et qu'ensuite on s'approvisionnerait directement en Amérique.

Or, M. Cambon après avoir examiné attentivement la question, après s'être rendu un compte exact de la situation des approvisionnements du Royaume Uni avait déclaré qu'à son avis l'affaire ne pouvait être solutionnée favorablement.

Il rappelait dans sa lettre au Quai d'Orsay :

« que l'Angleterre ne produisait que le 1/7 des
« viandes nécessaires à sa consommation, qu'en con-
« séquence elle n'avait pas de stocks considérables
« et que d'ailleurs, dès août 1914, nous avions pris
« l'engagement formel de n'acheter rien sur le mar-
« ché britannique.

« que s'il existait bien entre Paris et Londres un
« accord pour la viande congelée destinée à notre ar-
« mée, conclu en janvier 1915, il ne portait pas sur
« une autorisation d'exportation du Royaume-Uni,
« mais réglementait les conditions d'achat des res-
« sources existantes et les transports. »

Il estimait que les quantités de viande congelée qui n'avaient pas été visées par l'accord de M. Mau-

(1) Archives nationales — dossier viandes frigorifiées — versé aux archives en 1921.

clère et de M. Mastermann n'étaient pas très considérables, mais que pour fournir la viande congelée à notre population civile, c'était sur elles qu'il fallait tabler.

L'affaire n'eut pas d'autre suite, le Ministre du Commerce, mis au courant de l'accord de 1915, n'avait pas poussé plus loin sa demande. Il envisageait d'ailleurs en communauté d'idée avec M. Fernand David, son collègue de l'Agriculture, une solution plus large, permettant de donner satisfaction, non seulement à la demande de la Ville de Paris, la plus importante de toutes, mais encore d'augmenter les quantités générales importées et d'en céder une partie à la population civile des départements.

C'était le projet des 120.000 tonnes dont nous avons vu la genèse. S'il réussissait devant les Chambres, c'était une arme efficace pour entraver la hausse sur le marché de la Villette. C'est pourquoi en juillet 1915 (1), le Ministre du Commerce déclarait à son collègue de l'Agriculture qu'il convenait de ne plus insister auprès de l'Angleterre pour des achats directs destinés à la population civile.

Cependant, durant ces pourparlers, la hausse s'était manifestée plus forte ; le Conseil Municipal à son tour fut saisi de la question. M. Le Corbeiller fut chargé d'étudier les causes de cette augmentation, de proposer des remèdes.

Les causes étaient claires ; c'étaient les réquisitions

(1) Lettre du 9 juillet — versée aux archives nationales en 1921 — dossier viandes frigorifiées.

trop nombreuses de l'Intendance qui, raréfiant le bétail, rendait malaisés, même pour le marché de la Villette, les approvisionnements et ne les permettaient qu'avec des prix sans cesse plus élevés.

C'était la difficulté des transports, pénurie de wagons ou circulation trop difficile ou trop lente des trains.

C'était peut-être aussi et déjà un certain avilissement de la monnaie de papier. Et le début, comme il arrive dans toute crise économique, d'une période d'agiotage et de spéculation. Comme remèdes, M. Le Corbeiller n'en voyait de sérieusement efficaces que dans l'importation de viande sur pied et de viande congelée coloniale ou étrangère.

Le 2 juillet 1915, l'affaire vint en discussion au Conseil, après échange de vue sur le fonctionnement défectueux du marché de la Villette, sur la manière dont les prix s'établissaient, après avoir à juste raison refusé d'appliquer alors la méthode de taxation; on décida de préconiser l'importation des viandes congelées et des viandes sur pied.

Mais, à qui s'adresser pour ces importations ?

Le Gouvernement avait décidé de demander au Parlement l'autorisation d'importer des viandes congelées dont une partie serait cédée à la population civile. Or, le Sénat venait, en réduisant le projet, de laisser plus d'initiative à l'industrie privée.

C'était à cette industrie et principalement au Comité de l'alimentation parisienne, constitué au début des hostilités, que le Conseil avait un moment songé à

faire appel; mais pour cela il eût fallu des wagons et des entrepôts frigorifiques, dont seul le Gouvernement disposait.

C'est pourquoi on résolut de porter la question devant le Parlement, en adoptant l'ordre du jour suivant :

« Le Bureau du Conseil Municipal et l'Administration sont invités à solliciter des pouvoirs publics :

1° L'introduction de viande sur pied et de viande congelée ou réfrigérée coloniale ou étrangère ;

2° La mise à la disposition du commerce, pour l'alimentation de la population parisienne, de transports et d'entrepôts frigorifiques;

3° La mise à la disposition de la population parisienne pendant la période de soudure, du bétail sur pied et des viandes congelées mises en réserve par le Ministre de la Guerre, quitte à restituer au fur et à mesure des arrivages destinés à l'alimentation civile.

L'Administration est invitée à étudier dès maintenant l'organisation et la réglementation de la vente de la viande frigorifiée. »

Le vœu du Conseil Municipal était trop équitable pour ne pas recevoir une solution rapide, d'autant plus que le Ministre du Commerce se préoccupait à ce moment, par des essais de voir comment serait accueillie la vente de la viande congelée.

A ces essais il fut procédé à Paris dès la fin de juillet 1915.

L'Intendance prêta les wagons frigorifiques nécessaires pour le transport de Bordeaux à Paris d'une quantité de 70 tonnes de viande congelée destinée à une première expérience de vente à la population civile (1).

Les viandes furent entreposées au frigorifique de la Bourse de Commerce. « Mais on a voulu tout d'abord décongeler la viande et la présenter au public sous cet aspect (2).

« Le résultat a été ce qu'il fallait prévoir; la viande mal décongelée, n'avait pas un aspect très engageant. La vente a été mal engagée le samedi 7 août et il a fallu mettre l'invendu à la resserre et le 9 elle était saisie en grande partie »...

« On s'est décidé ensuite à la vendre telle qu'elle, c'est-à-dire sortant directement du frigorifique, la vente a été plus facile. Mais cette tentative a révélé ouvertement, l'opposition qui sera faite par le commerce de gros et dévoilé la tactique employée... le commerce de la Villette a, suivant l'expression consacrée, chargé les Halles... dans le but évident et facile à deviner, de provoquer un affaiblissement des prix de la viande fraîche et comme conséquence une mévente ou une difficulté de vente de la viande congelée... »

M. le Professeur Moussu terminait son rapport en disant qu'en raison des inconvénients, et pour répondre au but poursuivi, il estimait qu'il y aurait lieu

(1-2) Rapport de M. le Professeur Moussu. — Archives du Ravitaillement.

d'organiser la vente directe au détail à jours fixes et à heures fixes, dans les boucheries de quartier et même de tenter la vente sur les petits marchés de plein air.

Les prix pratiqués lors de ce premier essai marquaient en égard à ceux de la viande fraîche, une différence qui variait entre 0 fr. 20 et 0 fr. 60 par morceau. C'est ainsi que le 7 août, les quartiers de derrière, vendus 2 fr. 40 pour la viande fraîche, étaient cotés 1 fr. 80 pour la viande congelée, les quartiers de devant 1 fr. 30 contre 1 fr. 50, les aloyaux 2 fr. 60 contre 3 fr. 10 (1).

Il était donc démontré que la viande congelée pouvait, et cela malgré la campagne de la boucherie parisienne, malgré les préventions du public, être mise en parallèle avec la viande fraîche et peser avec avantage dans la balance des prix.

B. — Les réalisations.

Des pourparlers furent engagés sur ces entrefaites par le Préfet de la Seine avec les représentants de la boucherie parisienne pour les inciter à procéder sur leurs étaux à la vente au public des viandes frigorifiées à céder par l'Intendance...

Les bouchers, voyant d'un assez mauvais œil la tentative municipale, craignant que la viande congelée ne fît à la viande fraîche, une concurrence désastreuse en raison de la régularité de son prix et

(1) Cosnier, n° 1.282, page 149.

que leurs bénéfices ne fussent ainsi restreints, firent des difficultés pour réaliser l'organisation qu'on leur demandait.

Ils prétextèrent qu'ils ne pouvaient assurer ni le débit, ni la conservation de la viande congelée, que leurs magasins ne se prêtaient pas à cette expérience et que, d'ailleurs, la population parisienne était réfractaire à ce genre d'alimentation.

L'Administration s'adressa alors aux mandataires aux Halles; auprès d'eux comme auprès des bouchers, les pourparlers traînèrent, les mandataires prétendant également ne pouvoir se charger de la vente.

Il fallait, si l'on voulait aboutir, adopter résolument la solution préconisée par le Professeur Moussu et sur laquelle on était d'accord en principe :

C'était de confier à des coopératives le soin de procéder à la vente au public (1).

La Ville de Paris s'aboucha alors, par l'organe du Préfet de la Seine, avec les dirigeants du Magasin de gros des Coopératives de France, qui firent bon accueil à la proposition.

Après l'avoir examinée sérieusement, ils présentèrent à l'administration l'Union des Coopératives parisiennes, qui disposait de nombreuses succursales tant à Paris que dans les communes de banlieue.

Il convenait cependant d'aider l'Union des Coopératives à supporter les frais considérables d'organisation des locaux, de recrutement du personnel, comme

(1) La solution préconisée par M. Delanney, vente par les soins de la Chambre de Commerce, se trouvait ainsi écartée.

il fallait lui fournir les premiers fonds de roulement nécessaires à la réussite de l'entreprise. Le Gouvernement avait fait savoir « qu'il serait heureux que les coopératives fussent mises à même de recevoir et de faire consommer de la viande frigorifiée ». Le Conseil Municipal se hâta, sur le rapport de M. Adrien Mithouard, d'allouer une subvention de 100.000 francs destinée à répondre aux dépenses qu'allait engager l'Union (1).

Le Conseil Général de la Seine, de son côté, attribuait par délibération du 22 décembre, 50.000 francs et enfin le Conseil Municipal votait aux Sociétés Coopératives, le 28 décembre 1915, une nouvelle somme de 502.000 francs destinée à parfaire les installations et à ouvrir de nouveaux étaux.

La nouvelle organisation fonctionna effectivement à partir de janvier 1916. La Ville de Paris intervenait auprès de l'Etat pour obtenir les cessions de viande — elle attribuait sur les fonds votés par le Conseil Municipal les sommes nécessaires à la création de nouveaux magasins de vente.

L'opération présentée de cette manière eut un très vif succès et la population parisienne, à laquelle la Presse avait appris en lui en démontrant l'utilité, la vente de la viande frigorifiée, prit rapidement l'habitude de se servir aux magasins coopératifs et leur fit une clientèle fidèle.

En même temps, des brochures, des articles de vulgarisation, des instructions pratiques rédigées par les

(1) Séance du 17 décembre 1915.

spécialistes de la question, M. Martel, Vétérinaire départemental, membre de l'Institut ; M. le Professeur Marchis, de la Sorbonne ; M. Moussu, Professeur de l'Ecole d'Alfort enseignaient aux ménagères les précautions à prendre pour décongeler la viande et en obtenir un bon rendement, comme aussi les diverses manières de l'accommoder au goût français.

L'excellente qualité de la viande vendue, son bas prix relatif, lui valut auprès des consommateurs un vif succès, concurrençant dans de bonnes conditions la vente de la viande fraîche.

Le Conseil Général de la Seine, se rendant compte de l'immense avantage que présentait pour la population parisienne la vente de quantités importantes de viande frigorifiée, alloua à l'Union des Coopératives, le 5 juillet 1916 : 100.000 fr. ; le 11 juillet 1917 : 50.000 francs, dont 25.000 destinés aux étaux de la Ville de Paris et 25.000 aux communes de banlieue.

D'un autre côté, le commerce consentait enfin à s'occuper de la viande congelée. Et si dans le courant de 1916 : 1.884.091 kilos de bœuf, 983.129 kilos de mouton furent vendus par les coopératives, le commerce céda, de son côté : 1.524.123 kilos de bœuf et 827.335 kilos de mouton, mais il avait fallu pour cela la réussite de l'expérience tentée par l'administration de la Ville de Paris.

Il convient de rappeler que les uns et les autres, coopératives ou commerçants, restaient soumis aux prescriptions des ordonnances de police et qu'ils devaient notamment réserver un emplacement spécial

à la vente de la viande frigorifiée, en indiquer par des étiquettes lisibles la nature et le prix qui était fixé par les ordonnances du Préfet de Police.

Ultérieurement, en mai 1918, dans le but de combattre plus efficacement la cherté de la vie en luttant directement contre la spéculation à la hausse à laquelle se livraient certains bouchers, le Conseil Municipal décida la création de boucheries municipales.

MM. Le Corbeiller et Fiancette, au nom de la deuxième Commission, montrèrent que l'Administration ne possédait aucun moyen d'action direct contre les agissements des bouchers, la loi du 20 mai 1916 sur la spéculation illicite était, en raison de l'imprécision même de ses termes, des hésitations d'une jurisprudence encore incertaine, une arme peu aisée à manier; d'autre part, la taxation officieuse tentée par le Préfet de Police, avec l'aide des représentants de la boucherie, ne donnait pas des résultats bien efficaces. Et, comme la taxation de la viande était impossible, les rapporteurs concluaient qu'à leur avis, il convenait de créer un service de boucheries municipales et de l'établir sur les bases suivantes :

- 1° Achat de viandes en gros ;
- 2° Aménagement d'ateliers centraux où la viande serait découpée en morceaux, parée et étiquetée;
- 3° Ouverture de magasins de vente;
- 4° Etablissement du prix de vente de façon que les opérations tendent et arrivent à se solder sans perte.

Les fournitures de viandes en gros devant avoir lieu par adjudication restreinte.

En outre, des boucheries contrôlées pouvaient être organisées, tant par les coopératives que par les commerçants (1).

Jusqu'en 1918, les boucheries municipales furent alimentées en viande fraîche par les services de l'Intendance, qui abattait à Vaugirard les animaux réquisitionnés en province. Au début de 1919, l'Etat disposant, par suite de la démobilisation, de quantités de viande frigorifiée plus considérables, les boucheries de la ville furent alimentées de préférence avec cette qualité de viande.

Tel est le schéma de l'organisation qui présida à la vente au public de viandes congelées.

Il est intéressant de savoir quelles furent d'une part les quantités cédées, d'autre part, quels furent les résultats de l'opération au point de vue de la vie chère.

Les quantités de viande mises en vente dans le département de la Seine s'élevèrent à :

(1) Rapport Le Corbeiller et Fiancette et Bulletin Mal des 19, 20, 24, 26 et 28 mars 1918. — Délibération du 25 mars 1918.

Années	VILLE DE PARIS Boucheries Municipales	MUNICIPALITÉS de la Seine	COOPÉRATIVES	COMMERCE	TOTAUX
1915	„	„	4.306	„	4.306
1916	„	794.838	2.867.220	2.351.456	6.013.514
1917	„	1.251.064	4.117.125	1.061.101	6.429.291
1918	216.032	1.730.317	4.719.694	1.611.761	8.278.104
1919	3.451.397	„	„	„	3.451.397
1920	1.549.998	„	„	„	1.549.998
	5.217.427	3.776 220	11.708.345	4.987.631	25.726.310

(Chiffres exprimés en kilogrammes)

Il convient cependant d'ajouter que dès 1919 et avec l'autorisation du Ravitaillement, la ville de Paris avait tenté de se procurer sur le marché mondial le supplément de viande nécessaire pour former les 100.000 tonnes annuelles dont l'agglomération parisienne avait besoin pour assurer sa subsistance comme complément aux entrées de viande fraîche (1).

C'est ainsi que furent acquises de différentes firmes étrangères, notamment la maison Armour :

3.0008 tonnes de bœuf ; 682 tonnes de mouton ; 234 tonnes de porc ;

Sur ces quantités, il fut cédé au commerce :

630 tonnes de bœuf ; 35 tonnes de mouton ; 13 tonnes de porc (2).

(1) Lettre du Préfet de la Seine au Ravitaillement, les 17 août et 3 septembre 1919.

(2) Lettre du Préfet de la Seine au Sous-Secrétaire d'Etat au Ravitaillement du 8 août 1921.

Il aurait été intéressant de donner en comparaison les arrivages de viandes fraîches aux Halles et à la Villette, mais en raison des réexportations, il n'a pas été possible au service de la Ville d'établir une statistique exacte.

Enfin, la comparaison des prix pratiqués pour la viande fraîche et pour la viande congelée; au cours des années 1916-17 et 18, choisies comme les plus caractéristiques, permet de se rendre compte des différences sensibles qui existaient et de l'intérêt qu'il y avait pour le public à consommer de la viande congelée.

	28 Juin 1916		23 Mai 1917		28 Oct. 1918	
	Viande fraîche	Viande congelée	Viande fraîche	Viande congelée	Viande fraîche	Viande congelée
BŒUF						
Entrecôte	5.20	3.60	5.50	3.80	8.40	5.40
Tranche beafsteck	5.00	4.20	5.70	4.40	9.00	6.10
Tende de tranche	4.60	3.60	5.30	3.80	8.00	5.50
Gîte à la noix	2.90	1.90	3.60	2.10	6.40	4.50
Bavette	2.00	1.40	2.80	1.40	3.80	3.00
Paleron milieu	2.50	1.80	3.30	2.00	4.80	3 30
MOUTON						
Gigot entier	4.20	2.80	5.30	3.00	8.00	4.50
Cotelettes lères	3.10	2.10	3.30	3.30	4.40	4.40
Filet-selle	4.20	2.80	5.50	3.00	8.00	4.50
Epaule	3.50	2.30	4.80	2.30	6.80	3.10
Haut de cotelette	2.40	1.40	3.60	1.40	5.00	2.20
Poitrine	2.90	1.20	4 00	1.20	4.90	2.00

§ 2. — Vente de la viande congelée en province.

En province, la vente de la viande congelée fut effectuée sous deux formes : vente par l'intermédiaire du commerce, vente dans des boucheries ou étaux organisés par la municipalité.

Au premier type se rattachent les villes de Rouen, Nantes et Bordeaux ; au deuxième, Marseille, Toulouse et Lyon.

Il convient de remarquer que la vente par les soins des commerçants n'excluait pas une surveillance sérieuse exercée par les agents de la commune.

a) Vente par l'intermédiaire du commerce.

A Bordeaux, nous avons relaté la tentative faite en mai 1915, qui aboutit à l'écoulement facile de 3 tonnes de viande congelée dans la population bordelaise.

L'expérience ne fut reprise qu'en 1918. Le 12 juin, le Directeur de l'Intendance de la région avisa la municipalité que des cessions de viande congelée de bœuf, porc, mouton, pourraient lui être consenties sans limitation de quantité.

Les bouchers montrèrent d'abord une certaine résistance pour mettre en vente la nouvelle viande qu'ils pouvaient craindre de ne pas écouler, mais la municipalité réussit à intéresser à la vente un certain nombre d'entre eux.

Dès le 22 juin, les ventes eurent lieu dans 8 boucheries, puis à la fin de juillet dans 29 étaux. En

1919, le nombre de boucheries vendant de la viande congelée, s'éleva à 80 (1).

Ces chiffres seuls démontrent le succès de la tentative municipale et le bon accueil que la population avait fait à la viande frigorifiée, d'ailleurs d'excellente qualité.

Une large part dans ce succès revient à la municipalité présidée par M. Charles Gruet, Maire, pour son habile propagande et par les facilités de livraison et de paiement qu'elle donna aux commerçants.

Il fut ainsi vendu :

En 1915	kilogrammes	3.000
En 1918	»	680.008.410
En 1919	»	1.353.591.000
En 1920	»	192.346.500

Soit au total kilogrammes 2.228.945.910

Mais, à partir de 1920, les viandes congelées trouvèrent moins facilement preneurs; on ne vendit cette année-là que 192,000 kilos contre 1,350,000 l'année précédente. Cet éloignement du public peut s'expliquer de deux manières :

D'une part, en raison de la qualité inférieure des viandes livrées par le Ravitaillement. C'était, en effet, l'écoulement des stocks de guerre.

Et, d'autre part, et surtout la hausse constante des

(1) Lettre de la mairie de Bordeaux au S. S. E. R. en date du 10-9-21 délibération du Conseil Municipal de Bordeaux des 11 juin et 25 juin 1918.

prix de la viande congelée qui se rapprochaient de ceux de la viande fraîche.

En effet, en 1918, les morceaux de choix (beefs-teack, aloyau, rôti...) étaient cotés 2 fr. 25 à 3 fr. 30 pour la viande congelée et 3 fr. 15 à 5 fr. 50 pour la viande fraîche.

En 1919, la viande congelée passait pour la même qualité à 2 fr. 70 et en 1920, à 3 fr. 30 et 4 fr. 30 contre 5 fr. 50 et 6 fr. pour la viande fraîche.

En outre, les morceaux de deuxième qualité étaient à sensible équivalence avec la viande fraîche; dans ces conditions, la classe populaire n'avait plus intérêt à acheter des viandes conservées.

A Nantes, la vente de viande congelée fut réalisée seulement en 1919, la Municipalité s'entendant avec le Syndicat des bouchers et la Société des entrepôts frigorifiques de l'Ouest pour la vente au public par l'intermédiaire du commerce.

Approximativement, les quantités vendues furent de 200.000 kilos en 1919 et 30.000 kilos en 1920.

Les prix pratiqués furent :

D'avril à juillet 1919 :

	Viande fraîche	Viande congelée
Première qualité	3,65	2,70
Deuxième qualité	2,30	1,30
Troisième qualité	1,95	0,80

D'août à décembre 1919 :

	Viande fraîche	Viande congelée
Première qualité	4,55	3,45
Deuxième qualité	3,15	1,55
Troisième qualité	2,20	1,10

A Rouen, la cession de viande congelée à la population remonte à 1919 seulement; la répartition en fut assurée dans les communes de Rouen, du Havre, d'Elbeuf, de Dieppe et d'Eu.

Les municipalités désignèrent seulement les commerçants attributaires et fixèrent les prix de vente au public, selon les barèmes établis par la Préfecture.

Les communes furent approvisionnées par les frigorifiques du Havre et de Rouen.

Le frigorifique du Havre livra en 1919 : 1.825 t. 6 et 1.170 t. 1 en 1920.

L'Entrepôt de Rouen céda, dans le même laps de temps : 1.493 t. 725 en 1919 et 1.294.250 en 1920.

Les prix oscillèrent pendant ce temps :

1919	Viande congelée	Viande fraîche
Mai-Juin	2.80	6.80
Juillet-Août-Septembre	2.90	5.90—4.60—4.80
1919-1920		
Octobre-Novemb.-Décemb. Janvier	3.00	4.90—5.00—5.50
Février	3 65 à 4.45	6.40
Mars	5.15	7.35
Avril	5.65	7.70—8.05
Mai	5 65	8.50

Mais à cette date, mois de mai, où les cessions de viande congelée, même au prix de 5 fr. 65, étaient nettement encore avantageuses, cessèrent les attributions de l'Etat.

b) Ventes par les soins d'organisations municipales.

Dans un certain nombre d'autres villes, le commerce se déroba ou combattant l'introduction de la

viande congelée, les municipalités durent briser leur résistance et instituer un système de vente directe au public dans des étaux municipaux.

C'est ainsi qu'à Toulouse, en deux périodes différentes, 22 juin au 10 septembre 1918; 3 mars 1919 au 30 juin 1920, la municipalité ouvrit 5 étaux dans lesquels la viande congelée fut vendue au public.

En outre, 3 coopératives reçurent de la viande congelée et durent la vendre aux prix fixés par les arrêtés de taxation.

Les quantités cédées furent de 30 à 50 tonnes par mois.

A partir de février 1920, les prix de cession ayant été portés successivement de 2 fr. 55 à 3 fr. 10, puis 3 fr. 80 et enfin 4 fr. 30 et 5 fr. le kilo de viande nette prise à Bordeaux et dans le même moment une baisse étant survenue sur les prix de la viande fraîche, le tonnage tomba à une dizaine de tonnes par mois.

Il fallut finalement cesser la vente le 30 juin.

A Lyon, la municipalité, sous l'énergique direction de M. Herriot, ancien Ministre du Ravitaillement, se chargea à partir de février 1919 de la répartition entre les bouchers, les coopératives et les grands services publics.

C'est à une Commission siégeant à l'Hôtel de Ville que fut confié le soin de répartir la viande congelée. En outre, et pour servir de régulateur, une boucherie et une charcuterie municipales furent installées qui vendaient directement à la population.

La Commission fixait donc ainsi d'une part, les prix de vente en gros par quartier et, d'autre part, les prix de vente au détail à l'observation desquels veillaient les agents des services de la ville.

Le développement de la consommation de la viande congelée n'atteignit son maximum que trois mois après l'apparition à l'étal, soit à une époque où son prix était inférieur de 2 fr. par kilo à celui de la viande fraîche.

Puis la viande sur pied subissant une baisse, la consommation tomba et devint nulle au moment des fortes chaleurs.

Le tableau suivant résume les quantités de viande vendues dans cette ville et les cours pratiqués par comparaison avec ceux de la viande fraîche :

	BŒUF			MOUTON		
	Quantités	Viandes Frigorif.	Viandes fraîche	Quantités	Viandes Frigorif.	Viandes fraîche
1919	Kilogr.			Kilogr.		
1 ^{er} semestre	1.110.000	3.85	5.90	209.000	4.60	7.40
3 ^{me} trimestre	100.000	4.15	4.65	20.000	5.50	7.00
4 ^{me} trimestre	160.000	4.40	4.80	43.000	5.60	8.25
1920						
1 ^{er} trimestre	188.000	5.50	6.25	6.000	5.60	11.00
2 ^{me} trimestre	130.000	5.50	8.65	6.000	7.00	11.20
	1.688.000			284.000		

La ville de Marseille dut de son côté procéder à l'ouverture de boucheries.

Le maire de Marseille dès 1915 avait cherché à se procurer auprès de l'Intendance un contingent de viande frigorifiée. Il fut aidé dans cette œuvre par la Commission contre la vie chère, organisée par le Conseil Général dans sa séance du 30 septembre.

Il rencontra cependant, dans la mise en application de son projet, de sérieuses difficultés provenant de l'hostilité des bouchers, et du manque de matériel.

Les difficultés furent telles que le projet ne put être alors réalisé et, après une tentative vaine, renouvelée en 1916 avec l'appui du Comité de Taxation des denrées de la ville, il faut attendre à 1918 pour voir enfin se réaliser la vente de la viande congelée.

Il fut alors décidé de vendre la viande, dans les boucheries départementales, dont M. le Préfet Schrameck avait obtenu la création du Conseil Général.

Toutes les boucheries départementales vendirent du mouton frigorifié à partir du 27 juillet 1918 et 5 boucheries du bœuf.

Les prix pratiqués, par rapport à la viande fraîche, étaient nettement plus avantageux; ils variaient de 1 fr. 40 à 2 fr. par morceau.

Le successeur de M. Schrameck, M. Lucien Saint, put obtenir en 1919, que le contingent devenu insuffisant fût augmenté et porté d'abord à 200 tonnes par mois en février, puis à 500 et enfin à 650 tonnes.

Cette cession était faite à la ville de Marseille (non au département) au prix de 2 fr. 55 le kilo pour le bœuf et le mouton.

Puis, en 1919, on alloua un contingent pour les autres communes du département.

Enfin, et vers la même époque, la municipalité de Marseille, ne pouvant écouler tout le stock dans les seules boucheries départementales, décida d'en autoriser la vente par les commerçants.

Durant cette période 1919 et 1920, les écarts de prix entre la viande congelée et la viande fraîche, furent 1 fr. 50 et 2 fr. par morceau, pour arriver à équivalence presque entière en février 1920.

Au total, il fut vendu à Marseille :

En 1918 : 313.120 kilos de bœuf; 106.296 kilos de mouton;

En 1919 : 3.863.633 kilos de bœuf; 1.137.743 kilos de mouton;

En 1920 : 2.841.570 kilos de bœuf; 142.335 kilos de mouton.

§ 3. — Quelles quantités de viande furent vendues à la population civile ?

En 1915, ce furent 39 tonnes, quantité insignifiante.

En 1916 et 1917, si l'on admet comme exact le chiffre que nous avons donné de 203.840 tonnes pour la consommation militaire, la population civile aurait consommé très approximativement de 15.000 tonnes à 20.000 tonnes, mais ceci ne tient pas compte des viandes en réserve dans les entrepôts.

En 1917, la vente de la viande congelée fut encore réduite de ce fait que par le décret du 14 avril 1917, la consommation de la viande congelée fut interdite deux jours par semaine, mesure prise pour réduire nos importations et en même temps, car la viande fraîche était soumise à la même restriction, économiser notre cheptel.

Le maximum des quantités cédées à la population civile fut atteint en 1919, l'armée d'occupation ne préleva guère plus de 48.000 tonnes, le restant, soit 211.000 tonnes, fut intégralement vendu au public.

Enfin, en 1920 toutes les importations, soit 152.530 tonnes prirent le chemin des étaux.

Si l'on se rallie aux estimations faites par M. Martel de la consommation annuelle de la viande en France, soit 1.603.300 tonnes, le tonnage de viande congelée réparti en 1919 représenterait le $\frac{1}{6}$ à peu près de la consommation totale de la viande en France.

D'autre part, en admettant comme chiffre moyen de consommation supplémentaire de la troupe 325.000 tonnes par an (1) on arriverait à une consommation de 1.928.300 tonnes, dont 231.000 tonnes, chiffre des importations pour 1918 représente le $\frac{1}{8}$.

Les conclusions qui, semble-t-il, doivent être tirées de l'expérience tentée au cours de la guerre, de la

(1) Nous avons estimé la consommation des armées à 411.000 tonnes mais il faut tenir compte de ce fait que chez eux nos soldats auraient absorbé de la viande. Il ne faut prendre que la consommation supplémentaire évaluée par M. Quentin à 325.000 tonnes.

vente de viande frigorifiée dans le commerce peuvent se résumer ainsi :

L'expérience a démontré que le public acceptait facilement d'acheter de la viande congelée, surtout quand les viandes sont de bonne qualité et conformes au goût français, c'est-à-dire sans exagération de graisse.

L'empressement du public est manifeste quand l'écart est très sensible entre les prix de la viande fraîche et ceux de la viande frigorifiée. Il semble que cet écart doive être au moins de 1 fr. par kilogramme. A égalité de prix, la viande fraîche est préférée.

De là se tirent aisément les causes de la diminution des ventes en 1920.

Enfin, et comme résultat pratique, il est indéniable que la viande congelée exerça par sa concurrence une action sérieuse contre la hausse des prix de la viande fraîche.

CONCLUSIONS

CHAPITRE XXII

APERÇU SUR LA SITUATION DU TROUPEAU FRANÇAIS EN 1920.

Nous avons donné au début du livre VII de cet ouvrage le détail fourni par les statistiques douanières, des importations de viande frigorifiée sur le territoire national.

Il est intéressant de rappeler qu'au cours des années 1914 à 1920 1,253,566 tonnes de viande furent ainsi introduites en France (1).

(1) Il a paru dans la *Revue Générale du froid*, de décembre 1921, un article de M. de Lavour, ancien chef du service des viandes frigorifiées au Ravitaillement, qui donne des chiffres différents de ceux-ci, et établis d'après les seuls documents du Ravitaillement : Nous les citons ci-dessous. Il aurait été importé de juillet 1914 au 7 juillet 1920 : 1.120.644,419 tonnes de bœuf, 66.742,541 tonnes de mouton, 10.705,463 tonnes de porc et autres viandes.

Soit un total de 1.198,092,432 tonnes.

Par ailleurs M. de Laveur estime que l'importation des viandes frigorifiées permit d'économiser sur le cheptel national, près de 4 millions de bovins, près de 4 millions d'ovins et environs 500.000 porcs. — Nos conclusions ne diffèrent pas très sensiblement en ce qui concerne l'équivalence en nombre des ovins et bovins importés, en ce qui concerne les porcins, les statistiques douanières qui nous ont été communiquées, étaient assez incomplètes.

Par catégories de viandes, ces chiffres se groupent ainsi :

Bœuf :	11,613,371	Quintaux
Mouton :	995,693	»
Porc :	104,341	»

Quelles répercussions eurent ces arrivages sur le cheptel français, dans quelle proportion permirent-ils de l'épargner, quelle est la situation actuelle du troupeau ?

Telles sont les questions auxquelles nous allons très brièvement répondre.

Si nous adoptons le poids moyen de 350 kilogrammes (1) comme étant celui des bœufs abattus aux abattoirs de la Villette, ou de Vaugirard, nous pouvons estimer qu'aux 11,613,371. 100 kilogrammes qui représentent le poids de la viande de bœuf (terme générique) (2) importée dans les six années de guerre, correspondent 3 millions 318,405 bovins épargnés.

Au poids moyen de 20 kilogrammes, on aurait évité de sacrifier 4,978,465 moutons.

Enfin, on aurait reçu l'équivalent de 115,934 porcs

En utilisant les chiffres de M. Lucas, 418 kilogrammes comme poids moyen des bœufs, 26 kilogrammes pour les moutons et 114 kilogrammes pour les porcs, l'Economie apparaîtrait comme moindre, elle ne serait plus que de :

(1) Chiffres de M. Martel.

(2) En principe on ne devait recevoir que de la viande de bœuf qu'en fut-il en réalité ? Dans quelle proportion entra la viande de vache ?

2,778,318 bœufs;
3,829,588 moutons;
91,614 porcs.

Il est évident que les chiffres que nous donnons ne constituent qu'une estimation tout à fait approximative puisque nous avons pris un poids moyen par catégorie d'animaux alors que la réalité est infiniment plus complexe.

On peut toutefois affirmer que l'introduction des viandes congelées en France a permis d'épargner environ 4 millions d'ovins, plus de 3 millions de bovins et 100,000 porcs.

Ceci ne tenant pas compte de la viande consommée en Méditerranée orientale et qu'il aurait fallu, si on n'avait pas eu de viande frigorifiée, remplacer par des envois de bétail vivant ou par des conserves fabriquées en France.

L'abatage annuel étant d'environ (chiffres de M. Martel), 1.900.000 bovins, sans compter 3 millions de veaux, nous aurions sauvé pour cette race, près de deux années en nombre, 18 mois environ en poids.

L'introduction de 99.569.300 kilos de viande de mouton équivaut d'un autre côté, en nombre, à la consommation d'une année et à près de 7 années en poids.

Pour la race porcine, la proportion est infiniment moindre; on consomme, d'après M. Martel, 7.200.000 porcs par an; or, nous n'avons importé que 104.341.000 kilos de viande de porc, représentant 100.000 porcs. consommation de 5 jours.

L'économie réalisée a donc été surtout intéressante en ce qui concerne les races ovines et bovines; elle a été efficace et a certainement permis, alliée aux mesures que déjà en 1915 avait prises M. Fernand David, alors Ministre de l'Agriculture, telle que l'interdiction d'abattre les génisses, vaches pleines et animaux primés, de sauvegarder l'avenir du troupeau.

A l'heure actuelle (juin 1921) le cheptel se présente comme il suit (1) :

Espèce bovine.

Taureaux	Bœufs	Vaches	Elèves	Jeunes
246.140	1.337.740	6.830.340	2.830.110	1.972.940
soit : 13.217.240.				

En 1913, le total de l'espèce bovine était de : 14 millions 787.710 têtes; il était tombé à 12.341.950 en 1916 et était encore de 12.373.660 en 1919.

Il suffira donc d'une année ou deux pour qu'il ait repris son ancien niveau (2).

.Espèce ovine.

Total de l'année 1921 : 9.405.870 têtes contre 16 millions 131.390 en 1913; 10.845.280 en 1916; mais il faut

(1) *Journal Officiel* du 3 juin 1921. (Statistique agricole).

(2) Il est intéressant de comparer la situation de notre cheptel avec celle du cheptel anglais celui-ci comprenait :

	En 1913.	En 1919.
Bovins	11,936,600	12,491,427
Ovins	27,629,206	25,119,220
Porcins	3,394,215	2,915,152
	42,960,021	40,525,799

Soit une diminution de 5,7 %. — A Barrier. *Revue Générale du froid*, février 1922.

tenir compte de ce fait que l'élève du mouton est depuis 1852 en régression constante.

Espèce porcine.

Situation de 1921 : 4.941.960 contre 7.035.850 en 1913 et 4.361.900 en 1916.

Ici, nous formulons une réserve ; l'élevage du porc s'est, en raison des hauts prix pratiqués et des bénéfices qu'il procure à peu de frais, très développé dans ces dernières années. Les statistiques auxquelles il ne faut pas, surtout en matière agricole, accorder trop de créance, doivent être fort au-dessous de la vérité.

La situation du troupeau français, eu égard aux énormes besoins des armées et aux prélèvements qui ont dû être opérés, se présente en somme comme très satisfaisante. Mais une part revient indéniablement, dans cette amélioration, à l'importation des viandes frigorifiées et aux économies qu'elle a permis de réaliser sur le cheptel.

CHAPITRE XXIII

LA SITUATION ACTUELLE DE L'INDUSTRIE FRIGORIFIQUE EN FRANCE ET SON AVENIR

§ 1. — Situation de l'industrie frigorifique actuelle.

Au lendemain de l'échéance des contrats passés par le Ravitaillement, le chiffre des importations de viande frigorifiée baissa rapidement : de 2.595.930 quintaux en 1919, il est tombé en 1920 à 1.525.305 quintaux (et cependant pendant une partie de cette année le Gouvernement maintint son monopole d'importation). Pour les quatre premiers mois de 1921 (1er janvier-30 avril), le total du tonnage importé n'est plus que de 336.045 quintaux.

Quels faits ont provoqué cette diminution des importations ?

Indéniablement, la hausse des prix de la viande frigorifiée et la hausse du fret frigorifique, qui se produisit en même temps en 1919-1920. Depuis, la première cause subsista presque seule, la crise du fret s'étant inversée et le cours des frets littéralement effondré (1).

(1) La baisse s'est, depuis 1921, fait sentir sur les cours de la viande frigorifiée, qui sont tombés dans une forte proportion.

Par contre, joua en sens défavorable pour la France la crise des changes, qui doubla les prix à l'origine.

Si à cela on ajoute que peu à peu le cheptel s'est reconstitué en nombre, quoique non encore en poids et que malgré une augmentation considérable des prix de la viande sur pied comme de la viande en détail, il suffit aux demandes du public.

Si, enfin, on se rappelle notre conclusion tirée des expériences pratiquées, qu'un écart assez fort est nécessaire entre les prix de la viande frigorifiée et ceux de la viande fraîche pour que le public consente à consommer celle-ci.

On aura toutes les raisons qui ont fait baisser la consommation des viandes importées conservées.

Et cependant, la France est maintenant outillée pour consommer de la viande frigorifiée. La guerre lui a laissé des entrepôts soit dans ses ports, soit dans les grandes villes, qu'on pourrait facilement utiliser.

Elle a enfin un nombre considérable de wagons à parois isolées qui pourraient répondre à un trafic considérable. Enfin, une flotte importante battant pavillon national est à sa disposition.

a) **Entrepôts.**

Comme entrepôts, soit qu'ils aient été créés pendant la guerre, soit construits depuis, en prévision d'une réforme qui ne s'est pas encore faite, du marché des viandes, la liste en est déjà longue.

Dans les ports : Marseille possède, soit à la Com-

pagnie des Docks, soit à la Belle de Mai, soit à Mairignane (Compagnie du Froid sec), soit à diverses autres Sociétés, des chambres froides d'une capacité supérieure à 22.378 m³.

A Bordeaux, les entrepôts frigorifiques de Bassens peuvent contenir 6.000 tonnes de viande; les docks frigorifiques de l'avenue Thiers, près de 3.000. Ceux dits de l'alimentation bordelaise ont une capacité de 1.600 m³.

A la Rochelle-Pallice, l'entrepôt frigorifique a plus de 13.000 m³.

A Dunkerque, à Boulogne et au Havre, les entrepôts administrés par la Société de l'Union ont 35.000 mètres cubes de capacité.

Dans cette même ville du Havre, il existe un autre entrepôt de 7.500 m³; à Rouen également de 600 m³.

En province, la Normandie possède déjà des abattoirs avec chambres froides à Lisieux et Caen, à Dreux (1.000 m³).

Il existe encore des entrepôts à Bourg-en-Bresse, à Grenoble (2.000 m³.), à St-Etienne, St-Chamond, à Lyon, à Aix-les-Bains, Annecy. Dans l'Est, à Nancy, Toul, Epinal, Belfort; des abattoirs dans la Vienne, à Chasseneuil, dans les Charentes, à Pouzauges, dans le Loir-et-Cher à Gièvres (6.000 t.), en Haute-Garonne à Fenouillet, à Paris, les frigorifiques de l'Union, d'une contenance de 18.000 m³; ceux de la Villette, 3.000; des Halles Centrales, 5.850, de la Bourse de Commerce, 3.000; dans l'Alsace-Lorraine, ce sont ceux de

Strasbourg : La Meinan (3.885 t), de Schilligheim (2.655 t.), de Metz 1.960 t.).

Une création récente de la Compagnie d'Orléans est à signaler en raison de l'utilité incontestable qu'elle aura pour l'approvisionnement de l'agglomération parisienne et du rôle qu'elle est susceptible de jouer en cas de mobilisation. C'est la gare frigorifique d'Ivry avec ses 24 chambres froides pouvant contenir 6.000 tonnes de viande frigorifiée.

b) Matériel roulant.

Cet outillage fixe est doublé par un nombre considérable de wagons que la livraison par l'Allemagne, en exécution des conditions de l'armistice du 11 novembre 1918 et la cession par l'armée américaine des véhicules qu'elle avait amenés en France ont augmenté encore.

Ces wagons sont ainsi répartis :

Réseaux de l'Est, du Midi et du Nord... Néant.

Réseau de l'Etat : 62 wagons frigorifiques petit modèle, 200 wagons aérothermiques américains et 30 wagons frigorifiques supposés de provenance allemande.

Orléans : 1.024 wagons américains et 200 wagons série M.

P.-L.-M., 550 wagons aménagés pendant la guerre et 200 wagons américains.

Soit un total de 2.266 wagons, auxquels il faut ajouter 29 wagons frigorifiques appartenant à la Société

d'Entreprise Maritime et Commerciale de transports frigorifiques, dont la gare d'attache est Avignon.

Les Compagnies de chemins de fer ne voulant pas exploiter par elles-mêmes ce matériel, en raison de son caractère tout spécial, ont préféré constituer des compagnies filiales auxquelles elles l'ont confié en gérance.

C'est ainsi que la Compagnie d'Orléans a formé en mars 1919 la compagnie des transports frigorifiques et que le P.-L.-M., en mars 1920 et sur cet exemple, a créé la Société française de transports et Entrepôts frigorifiques, avec l'appui et la collaboration des Compagnies de l'Est et du Nord (1).

Nous n'aurions cependant qu'une physionomie incomplète de l'organisation actuelle si nous ne disions qu'à la possession des wagons est liée pour la Compagnie filiale de la Compagnie d'Orléans la gestion de la nouvelle gare frigorifique de Paris-Ivry avec ses 17.000 m³ de capacité. Et, qu'en outre, une entente avec les Docks frigorifiques de l'Union au Havre existe et permet ainsi aux exportateurs d'agir avec le maximum de chances de réussite.

c) Flotte frigorifique.

Enfin, la Compagnie des Chargeurs Réunis, la Société des Transports Maritimes, la Compagnie Havraise Péninsulaire, possèdent un nombre considérable de vapeurs aménagés, les uns en exécution des contrats

(1) Poschaud, *op cit.*, page 46.

de fret passés par M. Thierry en 1916, les autres depuis la guerre, capables de répondre à un courant d'importation assez important :

Ce sont :

Chargeurs Réunis :

Amiral Rigault de Genouilly	tonnes	1.200
Amiral Sallandrouze de Lamornaix	»	1.200
Amiral Troude	»	1.200
Amiral Jaureguiberry	»	1.200
Belle-Isle	»	3.000
Aurigny	»	3.000
Malte	»	3.000
Ouessant	»	3.000
Ceylan	»	3.000

Transports Maritimes :

Italie	»	2.000
Espagne	»	2.000
Mendoza	»	2.000

Compagnie Havraise Péninsulaire :

Ville d'Arras	»	600
Ville d'Alger	»	600
Ville de Marseille	»	600

Sté de Chanaud.

Kaolack	»	700
---------	---	-----

Ex-flotte d'Etat.

Général Léman	»	300
---------------	---	-----

Soit au total (1) tonnes 28.600

(1) Lettre du S. S. E. de la Marine Marchande au S. S. E. du Commerce du 17 mars 1921.

Il convient, en outre, de remarquer que toute cette flotte a été construite sans subvention ou prime spéciale du Gouvernement (1).

C'est un effort qui fait le plus grand honneur aux Compagnies de Navigation et notamment aux Chargeurs Réunis, mais une large part en revient au Général Abaut, qui préconisa les contrats directs du Gouvernement avec les Compagnies maritimes, sans primes spéciales.

En outre, le programme de construction et d'armement de la Compagnie des Chargeurs Réunis comporte la mise en service en 1921 et 1922 des navires :

Désirade	1921
Eubée	1921
Groix	1921
Formose	1922
Hoédie	1922

Les caractéristiques de ces unités sont les suivantes : longueur, 140 mètres, largeur, 18 m. ; tirant d'eau, 8 m. 50; volume utilisable en marchandises, 11.000 m³; tonnage en viande, 3.000 tonnes; puissance des machines, 8.500 HP; vitesse en service, 13 nœuds.

Le tonnage frigorifique de notre flotte spéciale sera, lors de la mise en service de ces navires, porté à 43.600 tonnes.

(1) La seule facilité donnée aux Compagnies a consisté dans la possibilité accordée par la loi sur les bénéfices de guerre de remployer des bénéfices en remplacement des navires torpillés. Lettre du S. S. E. de la Marine Marchande du 10 août 1921.

§ 2. — Le marché des viandes en France.

Comment employer cet outillage que l'énumération brève que nous en avons donnée, révèle comme suffisamment complet pour répondre à un fort trafic ?

Est-ce par l'importation de viandes frigorifiées étrangères ?

Restant fidèles à une politique de protection coloniale, devons-nous la borner à l'apport de la viande congelée produite dans nos possessions au delà des mers ? ou, encore, restant protectionnistes à l'égard de l'étranger, admettant les importations coloniales, devons-nous chercher dans un véritable bouleversement des habitudes séculaires, à faire consommer en France de la viande frigorifiée préparée avec notre bétail et réaliser ainsi la réforme complète du marché intérieur des viandes dans l'intérêt du consommateur comme du producteur ?

Si nous examinons, en effet, la situation du marché des viandes, nous resterons frappés de la part très grande laissée aux intermédiaires, de la latitude même qu'ils ont de fausser les cours aux dépens des propriétaires et des consommateurs, en vue de prélever des bénéfices nettement exagérés.

Le manque d'organisation et de surveillance est même tel que jamais depuis la guerre, la baisse réalisée sur les foires de province, dans les marchés ruraux ne s'est répercutée dans une proportion satisfaisante sur les cours pratiqués dans les grandes villes et notamment à Paris.

Or, d'enquêtes effectuées à diverses reprises par les agents de la Préfecture de Police qui ont réussi à pister et à suivre du producteur jusqu'aux abattoirs de la Villette, un certain nombre d'animaux de boucherie, il résulte que l'animal passe parfois par 4 ou 5 intermédiaires différents avant de trouver son acquéreur définitif. Le bénéfice que chacun de ces commerçants a prélevé naturellement au cours de son opération s'ajoute aux frais de transports par chemin de fer et arrive ainsi à grever lourdement la viande.

Le producteur, se méfiant des intermédiaires, veut-il vendre directement à la Villette ? Il pourra évidemment se rendre lui-même aux marchés de la Villette tenus quatre fois la semaine et où la vente est libre. Mais là, ne sera-t-il pas handicapé par les « commissionnaires » et les frais de déplacement qu'il supportera ne l'inciteront-ils pas, surtout s'il n'est qu'un éleveur ne disposant que de peu d'animaux, à recourir aux offres du commissionnaire ?

Celui-ci n'est titulaire d'aucune charge, il vend les animaux pour le compte des propriétaires et prélève sa commission.

Mais il est, en outre, et la plupart du temps, un acheteur en province, où ses agents parcourent les marchés, il vend pour son propre compte.

Comment les cours, par la possibilité qu'il a, comme ses confrères, d'être à la fois vendeur pour son propre compte et commissionnaire pour d'autres, ne seraient-ils faussés dans un sens de hausse ou d'opposition à une baisse trop rapide ?

Quel contrôle enfin, les producteurs ont-ils sur les opérations des commissionnaires, que ce soit pour le poids — les opérations se font au jugé — pour la qualité de la bête ou même pour le prix reçu en paiement ?

Autre inconvénient résultant de la pratique actuelle du marché de la Villette :

On sait quels sont les acquéreurs qui s'y présentent : ce sont les bouchers de province, car le marché de Paris alimente un nombre considérable de départements et pèse de la façon la plus forte sur les cours de province; ce sont aussi les chevillards. Un cours pourrait néanmoins s'établir, sujet à caution, sans doute, mais auquel il ne faut pas songer, car un élément de trouble est apporté par la possibilité d'envoyer directement aux abattoirs des animaux sans les faire passer par le marché de la Villette. C'est ce qu'on appelle la cinquième rampe.

On peut ainsi fausser facilement les cours, les charger, vendre sans contrôle.

Nous ne nous occuperons pas des opérations des chevillards qui abattent et débitent le bétail par eux acheté; ces opérations se font au cours spécial de la cheville fixé par une commission et qui ne laisse que relativement peu de prise à la spéculation.

Nous ne nous occuperons pas non plus des opérations des bouchers de gros ou de détail.

Le marché de la Villette n'est pas le seul point par où rentrent les viandes destinées à l'approvisionnement de la région parisienne (mais dont une quantité considérable est réexportée vers la province). Il a pour

rival les Halles, où arrivent directement de province des viandes abattues(le marché de la Villette étant réservé aux viandes sur pied).

Là, les agents de vente sont les mandataires, agents assermentés, titulaires d'une charge, qui ont leur statut réglé par la loi du 11 juin 1896 et par le décret du 8 août 1907.

Ils n'ont pas le droit de vendre pour leur propre compte et sont rétribués par un pourcentage sur la vente.

Ils vendent au cours des Halles fixé par une commission qui comprend à côté de leurs délégués, les représentants de l'Administration.

Toute la viande foraine n'est pas vendue aux Halles, une partie est cédée à la criée par les facteurs, qui ont un statut tout comme les mandataires, sont rémunérés comme eux et ont les mêmes obligations professionnelles.

Arrêtons-nous un instant sur cette dernière organisation.

Ne comporte-t-elle pas des avantages infiniment supérieurs à la pratique du marché de la Villette ?

De par le fait que les mandataires (1) sont titulaires de charge, qu'ils ne peuvent vendre que pour le compte des producteurs, n'y a-t-il pas pour ceux-ci un avantage notablement supérieur, une garantie morale que

(1) Toutefois les mandataires sont rémunérés par un pourcentage sur le prix. C'est encore une cause de haut cours. Il conviendrait de les rémunérer au poids.

ne présente pas, par suite du manque absolu de contrôle, le régime du commissionnaire ?

N'est-ce pas, en partant de cette institution, que devrait être réorganisé le marché des viandes ?

De grands abattoirs régionaux dans les principales régions d'élevage, aménagés sur le modèle des abattoirs d'Amérique permettant une utilisation rationnelle et complète des sous-produits, des salles de réfrigération prépareraient dans un milieu parfaitement sain des viandes d'une conservation facile, réfrigérées ou congelées.

Ces viandes, soigneusement enveloppées dans des toiles absolument blanches seraient alors expédiées sur Paris; là, des mandataires analogues à ceux des Halles, les vendraient à la criée aux bouchers en gros et aux bouchers de détail, sauvegardant ainsi les intérêts des consommateurs, mais aussi ceux des producteurs, car rien n'empêcherait que les abattoirs régionaux fussent constitués par des syndicats d'éleveurs, de manière à supprimer encore des intermédiaires.

Economie de transport, car on éviterait l'amaigrissement des bestiaux, les pertes par mortalité durant un trajet de 2 ou 3 jours fatigant au possible.

Bénéfice résultant de l'utilisation complète des sous-produits dont beaucoup pourraient être employés comme engrais dans la région même.

Régularisation absolue des cours par la possibilité de stocker dans les périodes d'abatage et de prévenir

toute hausse, possibilité de resserrer et d'éviter la perte d'un poids important de viande.

Et surtout, suppression de ce marché de la Villette, de ces abattoirs dont la présence est intolérable à Paris et qui sont par leur installation primitive une honte pour la capitale.

Enfin, disparition de toute cette cohorte de gens intermédiaires qui sont de véritables parasites.

A cette conception préconisée par M. le Ministre Massé, par tous ceux qui se sont occupés du marché des viandes et que plus récemment M. Paisant aurait voulu voir reprendre et se réaliser, notre outillage actuel peut s'adapter.

Il suffirait de compléter le réseau des abattoirs sur le modèle de ceux de Pouzauges, Chasseneuil, Fenouillet, de Normandie, de relier cette organisation aux Compagnies créées par l'Orléans, le P.-L.-M., pour exploiter le matériel roulant et la gare frigorifique d'Ivry.

Mais, une telle entreprise qui est à souhaiter, ne pourrait se réaliser, d'une part, qu'avec l'appui des pouvoirs publics, car il faudrait favoriser la création de ces abattoirs, édicter des tarifs spéciaux de transport, moins onéreux que les tarifs actuels, parce qu'enfin il faudrait remanier le régime des ventes de viande à Paris, établir un monopole de vente par les mandataires (1).

(1) Reprendre en ce sens le projet de décret qu'en 1913 avait préparé M. Fernand David pour la réforme du marché de la Villette.

D'autre part, il faudrait, comme autre élément, l'appui du public; ce n'est que s'il consent à consommer de la viande frigorifiée et comprend que cette viande est préparée dans des conditions de salubrité supérieures à toutes celles qui président à l'abatage et au transport des viandes fraîches. Ce n'est qu'avec sa volonté, qu'il faudra consulter, qu'on pourra réussir.

C'est son goût à éduquer, en lui fournissant de la viande frigorifiée d'excellente qualité et un peu moins chère que la viande fraîche.

Mais les éléments une fois réunis, il n'y a aucune raison pour ne pas réussir et réaliser ainsi une forme d'alimentation plus moderne et plus rationnelle que celle que constituent nos abattoirs périmés et nos boucheries plus ou moins malsaines.

Si nous supposons réalisée la réorganisation du marché intérieur, une autre question se pose.

Convient-il d'admettre sur ce marché, concurremment avec les viandes préparées en France, des viandes étrangères ou seulement des viandes coloniales ? c'est faire toute la politique protectionniste du pays.

En face de la production formidable et qui n'ira qu'en croissant, des pays de l'Amérique du Sud et de l'Australasie, en face du million de tonnes de viande frigorifiée exportée annuellement de ces pays et bien que l'Angleterre ait très largement sa part de cette production, si nous laissons un libre accès aux importations, n'allons-nous pas assister à un effondrement véritable des cours du bétail, à une ruine com-

plète des éleveurs, dans le seul intérêt du consommateur. Qui des deux en la circonstance, doit non pas être sacrifié, mais pâtir ?

Il est évident que si l'Angleterre peut, par sa situation spéciale, par le fait aussi qu'elle est un pays adapté merveilleusement à l'élevage, laisser libre l'importation des viandes étrangères, sans que son agriculture en souffre, nous ne pouvons, et c'est là une véritable question d'économie nationale, imiter son exemple.

La situation chez nous est loin d'être la même, nous ne constituons pas un pays d'élevage et notre cheptel qui, avant la guerre, ne progressait que lentement, ne pourrait concurrencer des importations étrangères.

Or, nous ne devons pas laisser ruiner notre agriculture, qui est un des éléments de notre richesse, et avant de nous spécialiser dans telle ou telle branche d'industrie ou de production, il faut faire la part des contingences actuelles et comprendre que plus nous suffirons à nous-mêmes, dans une époque où le change nous est défavorable, plus nous agirons dans notre intérêt.

On doit, semble-t-il, s'opposer à toute importation irréfléchie et surtout non contrôlée, de viande congelée. Or, on projette, et cela se réalisera sous peu, de rétablir la liberté d'importation de la viande frigorifiée (1).

(1) Voir à ce sujet le vœu très énergique émis par les syndicats agricoles du Limousin et du Périgord, le 25 mai 1921. *Revue Générale du froid*, 1922.

Est-ce une mesure sage, et ne va-t-elle pas déchaîner en France une crise regrettable ?

Ce serait, si le change n'était pas défavorable et ne nous rendait trop onéreux les achats en pays étrangers, doublant parfois le prix initial. C'est cette situation qui rétablira l'équilibre qui irrémédiablement serait rompu. Et si, malgré le change, entre la viande frigorifiée importée et la viande fraîche il existe une légère différence et qu'on puisse par cette action provoquer une baisse des prix, ce sera bien.

Mais, si les changes dans une période ultérieure se rétablissent, alors il faudrait résolument, en plus des droits protecteurs rétablis (les droits d'avant-guerre augmentés dans une très large mesure) adopter un régime de contrôle et de permis d'importation, analogue à celui de novembre 1920 qui fonctionna sans gêne aucune pour les commerçants, sans aucun frais pour le Trésor et qui peut, dans la main d'un Gouvernement, être un utile moyen d'action.

§ 3. — L'avenir de l'industrie frigorifique aux colonies.

Nous avons vu tout à l'heure que la liberté d'importation ne pouvait, en cas de variation des changes, se comprendre qu'avec des droits de douane protecteurs et ici, il faut que ces droits soient suffisamment élevés pour sauvegarder l'industrie frigorifique qui s'est créée dans nos colonies.

a) **Madagascar.**

Or, sait-on ce qu'est devenue cette industrie à Madagascar ?

L'échéance des contrats du Ravitaillement survenue le 1er janvier 1920, lui a porté un terrible coup.

Incapable, par suite des difficultés de fret et de la hausse des viandes sur pied, de soutenir la lutte contre la concurrence étrangère, la plupart des usines de Madagascar ont dû fermer leurs portes et licencier leur personnel (1). C'est ainsi que la Société Rochefortaise est fermée depuis fin 1920 et la Compagnie générale frigorifique, depuis le 19 mars 1921. Leur exemple a été suivi par les fabricants de conserves.

Seul, le rétablissement des droits de douane sur les viandes étrangères pourrait remettre les industriels de Madagascar en situation favorable.

C'est en ce sens qu'est intervenu à plusieurs reprises le Gouverneur Général Garbit, la situation restera grave jusqu'à ce qu'une mesure soit prise, car non seulement cette industrie est ruinée, mais en même temps le budget de la colonie est privé des taxes de sortie et la taxe sur les bœufs rentre difficilement par suite de la mévente (2).

Or, suffisamment protégée, l'industrie frigorifique peut prendre une excellente tournure. Malgré les aba-

(1) Un certain nombre de députés dont M. Boussenot avaient demandé au Ravitaillement en 1919 de conclure des contrats d'achat à longue durée, au moins 5 ans, qui auraient assuré un débouché à toute la production de l'Ile. On ne put s'engager pour une aussi longue durée, l'Etat n'était pas assuré de maintenir son monopole d'importation.

(2) Lettre du Ministre des Colonies au S. S. E. R. 31-12-19 et 22-3-20.

tages considérables auxquels il a été procédé, le cheptel est passé de 5.884.689 bovins en 1914 à 7.053.444 en 1918 et 7.218.238 en 1919. Les sept usines actuelles de l'île abattaient 100 à 110.000 bœufs par année; elles pourraient fournir à la métropole 20.000 tonnes de viande. La proportion des importations des produits du cheptel, qui était de 6.891.000 francs en 1907 sur 27 millions 270.600 francs d'exportations totales et qui atteignait 90.243.000 francs en 1919 sur 177.167.000 francs pourrait être augmenté, surtout si de nouvelles usines se créaient dans le sud-ouest de l'île encore inexploité (1-2).

Le rétablissement des droits de douane ne serait pas moins utile pour le Sénégal, lorsque d'ici deux ou trois ans le troupeau bovin, tombé à 1.797.000 têtes sera revenu à un chiffre voisin de celui de 10 millions, de 1914 et pourra rationnellement exploité fournir annuellement de 2 à 300.000 têtes à l'exportation (3).

Enfin, dans d'autres de nos colonies ou des pays sous notre protectorat, l'industrie frigorifique embryonnaire pourrait se développer.

(1) Voici les chiffres officiels communiqués par le Ministre des Colonies :

	<i>Exportations totales.</i>	<i>Exportations des produits du cheptel.</i>
1907	27.270.000 fr.	6.891.000 fr.
1912	59.844.000 fr.	15.243.000 fr.
1918	91.789.000 fr.	44.259.000 fr.
1919	177.167.000 fr.	90.243.000 fr.
1920		10.151.639 fr. 75

(viande congelée seulement).

(2) Ces usines trouveraient chaque année 60 à 70.000 bœufs pouvant donner 8 ou 10.000 tonnes de viande.

(3) Ac. Agriculture, séance du 25 mars 1918.

b) Algérie.

En Algérie, l'expérience de «Maison Carrée» a montré que les établissements frigorifiques régionaux pouvaient vivre, qu'ils prélevaient des bénéfices appréciables, mais que plus appréciables encore étaient les avantages résultant des économies de fret.

Le seul vapeur « Kaolack » a transporté en 8 voyages en 1919, 244.803 carcasses; or, il aurait fallu 35 voyages de vapeurs moutonniers enlevant chacun 6.000 têtes pour arriver au même résultat et ceci ne tient pas compte des pertes de mortalité (5 pour 1.000) et des déperditions de poids.

Cette seule raison suffirait déjà à justifier la création d'établissements frigorifiques, s'il n'y avait encore en plus l'avantage de régulariser les cours du marché, préjudiciables par leurs brusques variations à tous les éleveurs algériens.

Aucune société frigorifique ne s'est montée dans le département d'Oran; il a été un moment question d'annexer des chambres froides à l'abattoir d'Oran, mais ce projet a été délaissé.

Alger compte le frigorifique de Maison Carrée.

Dans la province de Constantine, il fut question, en novembre 1919, de créer, à Bône, un abattoir frigorifique dont la capacité aurait été considérable.

Un contrat fut même passé à ce moment avec MM. Dalaise et Pancrazi pour l'installation de cet établissement qui aurait été approvisionné avec les moutons en provenance des régions de Tebessa et du Sud ou

lors de la transhumance avec les moutons des hauts plateaux constantinois remontant dans la zone du Tell.

La situation désastreuse causée par la sécheresse de l'été 1920 n'a pas permis de réaliser ce projet, le contrat passé avec la commune de Bône a dû être résilié en attendant des jours meilleurs.

Il est néanmoins permis d'espérer que lorsque les conditions économiques seront redevenues favorables, ces projets divers seront repris et exécutés, car ils sont de nature à donner au commerce algérien un regain de vitalité (1), (2).

c) **Maroc.**

Le Maroc n'était au moment de la guerre qu'au début de son organisation; aussi était-il assez difficile de compter sur son aide.

Son cheptel ovin était alors d'environ 568.000 têtes et, d'après M. le Vétérinaire Trouette, on ne pouvait guère compter que sur une disponibilité de 100.000 moutons exportés, pour éviter les droits de douane, en temps normal vers l'Algérie, d'où on les réexportait vers Marseille.

(1) Peut-être souhaiterions-nous comme MM. Godefroy et Souleyre dans leurs études sur le Transsaharien, la création de cette ligne et verrons-nous alors se réaliser leur rêve; les wagons frigorifiques circulant à travers le Sahara et amenant sur les côtes de la Méditerranée les viandes du Soudan. — Souleyre: *Le Transsaharien*, Berger-Levrault, 1911. Lieutenant-Colonel Godefroy: *Transsaharien*, Larose et aussi la conférence de M. Schwich au Comité Tunisien du Froid, le 24-7-1919.

(2) Voir les intéressantes conclusions du Congrès de l'Agriculture française à Alger. — Ac. d'Agriculture. — Session du 18-5-21. J. O. du 24 mai.

La situation est actuellement plus favorable, car le dernier recensement fait pour l'impôt du Tertib révèle l'existence de 1.494.000 bovins ; 132.000 porcs et 6.710.000 ovins. C'est donc une augmentation très considérable, due en grande partie aux mesures prises par le Gouvernement chérifien pour empêcher l'exportation du bétail (1).

L'exportation va être à nouveau libérée et il est probable que cette mesure aura d'heureux effets au point de vue de la création d'usines et d'entrepôts frigorifiques dans l'empire (2).

Cette industrie n'y est jusqu'ici et c'est évidemment une résultante de l'interdiction d'exporter, qu'à l'état embryonnaire ; c'est à peine si l'on compte divers entrepôts frigorifiques pour la fabrication de salaisons (Société des éleveurs marocains).

Par contre, divers projets qu'il faut souhaiter voir se réaliser, sont à l'étude et d'autres en construction.

Notamment aux abattoirs modernes de Casablanca, entre Aïn Mazi et les Roches Noires, installations qui fonctionneraient dès 1922.

Enfin, le marché central de Casablanca doit être également pourvu d'établissements frigorifiques dont les plans sont actuellement soumis à la municipalité (3).

En dehors de la région de Casablanca, il n'existe pas

(1) Un dahir du 20 août 1919 interdisait jusqu'à ces derniers jours (juin 1921), l'exportation des viandes de boucherie et des animaux domestiques à l'exception des porcs.

(2) Lettre du Maréchal Lyautey au S. S. E. du Commerce du 1-6-21.

(3) Juin 1921.

au Maroc d'autres installations frigorifiques intéressantes.

Il est à souhaiter cependant que, libérés des entraves de l'interdiction d'exportation, cette industrie qui peut disposer d'un cheptel assez abondant, se développe et profite des chambres froides que la Compagnie Transatlantique vient de faire installer sur ses paquebots de la ligne Casablanca-Bordeaux.

d) **Tunisie.**

En Tunisie, la situation au point de vue de l'élevage a été de tout temps moins bonne, et le Résident Général de France à Tunis n'hésitait pas à déclarer en 1916 qu'à son avis l'excédent des exportations, 50.000 têtes en 1915, ne pouvait alimenter une usine frigorifique et lui permettre de vivre, cette exportation dû-elle même atteindre 70 ou 80.000 têtes (1).

Le cheptel tunisien ne comprenait en effet au 31 juillet 1915 que :

269,152 têtes de bovins dont 20 ou 25,000 exportées annuellement; 1,097,410 têtes d'ovins (2).

Au dernier recensement de 1920, il ne s'élève qu'à .

2,182,849 ovins ;

535,588 bovins ;

18,000 porcins (3).

En outre, ces troupeaux subissent chaque année des pertes sensibles au moment de la sécheresse.

(1) Rapport Cosnier, n° 1,928, pages 81-82.

(2-3) Lettre de M. Saint, Résident Général au S. S. E., du Commerce, 1^{er} 23-4-21.

Et, comme l'excédent des exportations n'est guère que de 40 à 50,000 ovins et 6,000 bovins, chiffre équivalent à celui précité de 1915, une industrie frigorifique ne peut vivre.

e) Autres Colonies.

Nous ne pouvons terminer cette étude, sans signaler que, dans deux autres colonies, la Nouvelle Calédonie et l'Indo-Chine des usines et établissements frigorifiques s'étaient installés depuis la guerre et pouvaient jouer un rôle assez intéressant sur le marché de la viande. A Gomen Ouaco — en Nouvelle Calédonie — un établissement frigorifique a été monté en 1916.

Toutefois, par son éloignement, par suite de l'impossibilité d'employer spécialement un navire frigorifique à ce service, les produits qu'il aurait frigorifiés (principalement du gibier) n'auraient pu être utilisés pour le Ravitaillement national.

Actuellement, les produits de cet établissement ne peuvent guère être écoulés que sur la marché local ou en Nouvelle Zélande.

Au Cambodge, le cheptel aurait été en 1915 d'environ 800,000 têtes et l'exportation annuelle aurait atteint 90.000 têtes en 1910 pour Manille, Luçon, les Philippines. On aurait pu compter au minimum en 1916 sur 36,000 têtes et environ 40,000 porcs.

Le cheptel total en 1916 était pour la colonie d'Indo-Chine de :

1,490,000 bovins ;
1,585,000 buffles ;
2,663,000 porcs.

Deux usines se sont montées depuis la guerre pour exploiter les disponibilités de ce cheptel, l'une à Benthuy (Annam), l'autre au Cambodge (1). Toutefois, ces établissements ne peuvent guère être intéressants qu'au point de vue de la consommation locale ou encore comme exportation vers les pays voisins Philippines ou Insulinde.

La revue forcément très brève que nous venons de passer indique la possibilité de développer considérablement l'industrie frigorifique des colonies. Il faut pour cela avoir recours sans crainte à des moyens de protection, le rétablissement des droits de douane à l'exclusion de toute prime.

A la production des colonies, le marché de la métropole doit être largement ouvert, tant en raison de la baisse nécessaire et équitable que l'introduction de ces viandes créera, que parce que nos colonies doivent constituer avec nous et tant que nous resterons en situation d'infériorité de change, un groupement économique solidaire.

* * *

C'est ainsi que l'on peut envisager une réforme du marché des viandes qui se résume en ceci.

(1) Lettre du Ministre des Colonies au S. S. E. du Commerce en date du 13 avril 1921.

Développer l'industrie frigorifique des colonies tant pour favoriser la rénovation complète de notre cheptel que comme instrument de baisse en la main du Gouvernement, et en ce sens, laisser subsister, encore un certain temps, un contrôle du Gouvernement sur les importations, il sera utile au point de vue économique comme au point de vue militaire.

Ce ne sera pas là, une mesure d'Etatisme, mais la pratique d'un pouvoir qu'il est nécessaire que le Gouvernement exerce dans une période économique troublée, où la libre concurrence ne saurait encore jouer.

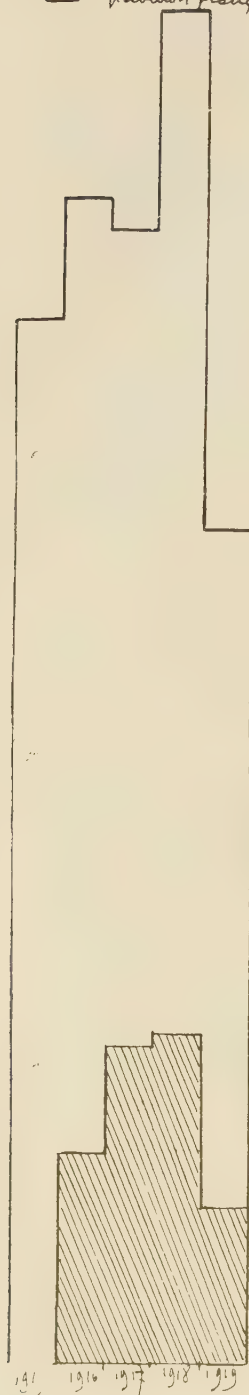
Vu : Le Président de la Thèse,
GERMAIN MARTIN.

Vu : Le Doyen,
F. LARNAUDE.

Vu et permis d'imprimer :
Le Recteur de l'Académie de Paris,
P. APPELL.

Conventions anglaises

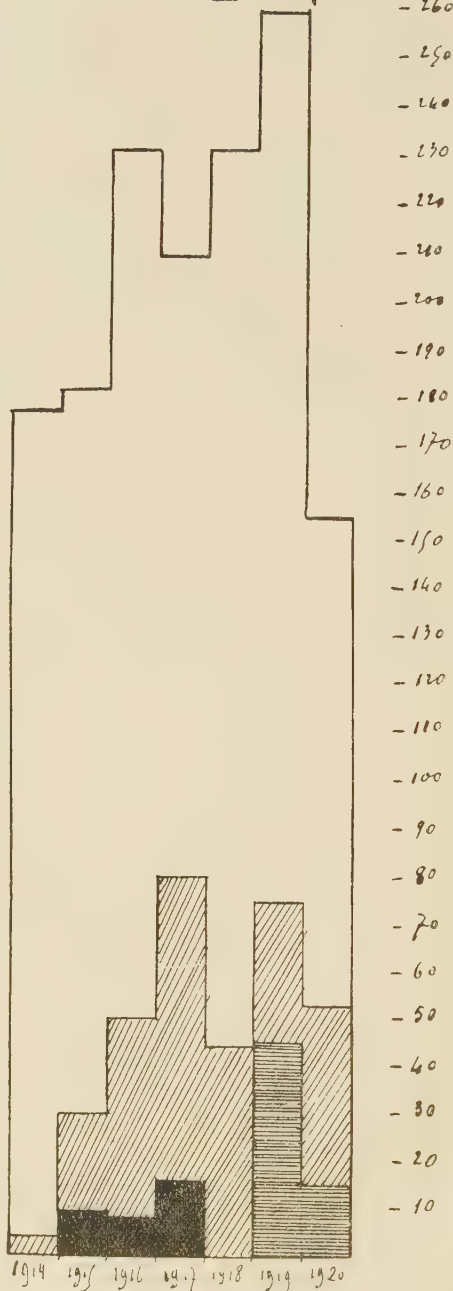
Marchés transportés sous pavillon français.



1° Importations de viandes frigorifiques en France

2° Exportations des Colonies

Sénégal - 180
 Madagascar - 170
 Algérie - 260



BIBLIOGRAPHIE

I.

ARCHIVES

Dossiers du Service des Viandes Frigorifiées du Ravitaillement.

46 Dossiers

Marchés passés par l'intermédiaire du Gouvernement anglais et marchés coloniaux : Dossiers 1, 2, 12, 14, 18, 25, 31, 32, 33, 34, 36, 38, 39, 40, 43, 45.

Anciennes conventions avec le Gouvernement anglais. Mission Sigmann à Londres. Négociation nouveau contrat anglais Plata. — Dossier 46.

Conventions générales avec l'Angleterre. Application de la Convention franco-anglaise : Dossier 24.

Exécution de la convention anglaise : Dossier 41.

Projet d'achat de 120.000 tonnes. Concession de viandes frigorifiées : Dossier 48.

Pores du Maroc. — Ovins et Bovins d'Algérie et de Tunisie : Dossier 44.

Cessions à divers services. Achats en France par les Américains. Cessions aux Belges : Dossier 21.

Achats à caisse ouverte. Bovins et Porcins 1917-1918 : Dossier 27.

Entrepôt de Dunkerque — 1915-1916-1917-1918 : Dossiers 3 et 29.

Entrepôt de La Pallice : Dossier 40.

Entrepôt du Havre : Dossier 28.

Entrepôt de Marseille : Dossier 45.

Abattoirs de la Roche-sur-Yon et de Pouzauges : Dossier 49.

Archives du Bureau du Ravitaillement à Londres.

Viandes frigorifiées. Conventions anglaises : Dossiers 1, 2.

Viandes frigorifiées après la guerre : Dossier 3.

Enquête sur les besoins alimentaires des alliés. — 1917.

Archives Nationales.

Viandes frigorifiées pour la population civile 1914-1915 : Dossier versé aux Archives Nationales en 1924.

II.

DOCUMENTS DU RAVITAILLEMENT PUBLIES.

Collection des documents officiels concernant le Ravitaillement de la France. (7 volumes grand in 4°) — Imprimerie Administrative de Melun.

Statistiques douanières. Imprimerie Nationale.

Statistiques agricoles. Imprimerie Nationale.

III.

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

CHAMBRE. — Projet de loi « des 120.000 Tones » Session de 1915.

N° 919, annexe à la séance du 18 Mai 1915.

Rapport de M. Dariac au nom de la Commission de l'Agriculture. N° 930. — 20 Mai 1915.

Avis de M. Jacques Dumesnil. N° 931. — 29 mai 1915.

SENAT. — Projet de loi des « 420.000 Tonnes ». N° 180. — 27 Mai 1915.

Rapport de M. Alexandre Bérard. N° 227. — Séance 29 Juin 1915.

Rapport supplémentaire de M. Alexandre Bérard. N° 257. — 22 Juillet 1915.

CHAMBRE. — Projet de loi adopté. N° 1172. — 5 août 1915.

Amendements : Ancel, Sigfried, Guernier, Boussenot, Outrey, Simyan.

Proposition de loi de M. Vallière et de ses collègues. N° 1328. — 30 Septembre 1915.

Rapport de M. Cosnier. N° 1282. — 23 Septembre 1915.

Avis de M. Dariac. N° 1343. — 8 Octobre 1915.

CHAMBRE. — Proposition de loi autorisant l'achat de viandes frigorifiées en provenance des colonies françaises. N° 1715 (session de 1916). M.M. Boussenot, Outrey, Gasparin. — Annexe séance 27-1-16.

Rapport de M. Cosnier. N° 1928. — 17 Mars 1916.

Avis de M. Dariac. N° 2163. — 30 Mai 1916.

SENAT. — Rapport de M.M. Milliès-Lacroix. P. de la Com. des finances. N° 371. — 12 Octobre 1916.

CHAMBRE. — Rapport Général sur les travaux de la Commission dite du Cheptel bovin de Madagascar par M. Deschamps. Député — Imprimerie Nationale 1918.

Rapport de M. Leboucq sur le budget du Ravitaillement.
N° 806. Session de 1920. — 28 Avril 1920.

DÉLÉGATIONS ALGÉRIENNES. — Compte rendus des sessions ordinaires et extraordinaires de 1919-20-21. — Alger. — Rapports Officiels.

Commission extraordinaire dite des viandes frigorifiées: 1915. — Rapports de M.M. Maurice Quentin et Massé. — Journal Officiel 8 Juin 1915 et revue « Le Froid » 1915. Tome III.

Rapport sur l'Effort Agricole de la France publié par ordre de M. Fernand David. — Journal Officiel du 9 Avril 1915.

Documents de la Commission des réparations. Mémoire des dommages de guerre à indemniser par le Gouvernement allemand. Berlin 1920. — Reichsdrukerei.

IV.

OUVRAGES GENERAUX SUR LE RAVITAILLEMENT

C. Meilhac. — L'effort du Ravitaillement français pendant la guerre. — Alcan. — 1920.

R. Legendre. — Alimentation et Ravitaillement. — Préface du Professeur Richet. Masson et C°. — 1920.

R. Legendre. — Problème scientifique d'alimentation en France pendant la guerre. — Compte rendus de la Société de Biologie, avec une bibliographie des travaux français publiés pendant la guerre. — Masson et C°. — 1919.

V.

OUVRAGES SUR L'INDUSTRIE FRIGORIFIQUE ET LES VIANDES FRIGORIFIÉES.

L. Marchis, Professeur à la Faculté des Sciences de Paris. — Production et Utilisation du froid. — Dunod et Pinol. — 1906. — Paris.

L. Marchis. — Le froid Industriel. — Alcan. — Paris. — 1913.

J. Simons, Ingénieur Agronome. — Les applications du froid dans le commerce des viandes. — Association du froid artificiel.

M. Lallié. — Le froid Industriel et les Machines Frigorifiques. — J. B. Baillière. — Paris 1912.

M. Massé, Sénateur, Ancien Ministre. — Le troupeau français et la guerre. — J. B. Baillière. — 1915. — Paris.

M. Bataille, (Lieutenant de vaisseau). — Navires frigorifiques. — Challamel. — 1918. — Paris.

Peschaud. — Secrétaire Général à la C^o du P. O. « Les chemins de fer français pendant la guerre », — Dunod. — 1921.

Peter Nieff. — Bibliographie « of american literature relating to refrigeration ». — Chicago. — 1916.

VI.

REVUES.

Comptes rendus du premier congrès international du froid. — Paris. — 1908. — par M. J. de Loverdo au siège de l'Assoc. du froid, 9, Avenue Carnot, Paris.

Comptes rendus du 2^{me} Congrès International du froid. — Vienne. — 1910. — par Albert Saborsky, Conseiller Impérial. 2 volumes in 8°. — Vienne 1911.

Comptes rendus du 3^{me} Congrès International du froid. — Chicago 1913. — 2 volumes. — Chicago.

Comptes rendus du 1^{er} Congrès Français du froid. — Lyon 1919 in 8°, au siège de l'Association, 9, Avenue Carnot, Paris.

Comptes rendus du 2^{me} Congrès Français du froid. — Toulouse 1912 in 8°, au siège de l'Association.

Comptes rendus du 3^{me} Congrès Français du froid. — Lorient 1920, au siège de l'Association.

Bulletin mensuel de l'Association Internationale du froid, comprenant un bulletin bibliographique mensuel depuis 1920, au siège de l'Association, 9, Avenue Carnot, Paris.

Bulletin mensuel des renseignements frigorifiques. — Paris. — 9, Avenue Carnot, depuis 1920.

« Le Froid » Revue mensuelle, organe de l'Association française du froid. — 9, Avenue Carnot, Paris. — in 8°, depuis 1913.

Revue générale du Froid et des Industries frigorifiques. — 9, Avenue Carnot, Paris. — Mensuelle, (ancienne revue, *Le Froid* depuis 1920).

Cold storage. — Weaver's hall. — 22, Bossinghale street, Londres.

Weddel annual Report. — Londres.

Rivista del freddo via Sforza. — Pallavicini, Rome.

Bulletin de la Société d'Hygiène alimentaire. Masson et C°. Paris, depuis 1912.

NOTE ADDITIONNELLE

M. de Lavour, a bien voulu compléter notre documentation sur la période précédant le retour à la liberté du commerce des viandes frigorifiées.

Nous avons inséré ci-dessous les principaux passages de cette lettre qui donne des renseignements précieux dont nous le remercions vivement.

« Ces considérations m'amenèrent à proposer à Monsieur Vilgrain, alors Sous-Secrétaire d'Etat au Ravitaillement, et à Monsieur Noulens, Ministre de l'Agriculture, de transférer les contrats d'achats de viandes, de location de navires et d'entrepôts, à un organisme à créer, sur le modèle du *Crédit National*, organisme qui grouperait les industriels et négociants compétents.

Ceux-ci constitueraient le capital de l'entreprise, qui rembourserait à l'Etat les sommes engagées par lui, assurerait la distribution des viandes congelées sous le contrôle de l'Etat qui aurait eu un délégué dans le Conseil d'Administration ou un commissaire), et ouvrirait les boucheries frigorifiques nécessaires.

A ce premier stade, l'organisme envisagé et auquel j'avais donné le titre de *Comptoir National des viandes frigorifiées*, aurait été une société de Régie, opérant pour le compte de l'Etat, et assurant la réception, l'entreposage, la distribution et la vente des viandes acquises par l'Etat, moyennant une prime à déterminer.

Monsieur Thoumyre, saisi dès les premiers jours de son arrivée au Ministère du projet de contrat de Régie des Viandes congelées, que son prédécesseur n'avait pas eu le temps de conclure définitivement, ajourna toute décision et me demanda de négocier avec les membres du Groupement, pour obtenir

que le contrat fut modifié et transformé en un achat pur et simple de tous les stocks de viandes de l'Etat et rétrocession des contrats en cours.

Pour faciliter la conclusion d'un accord sur ces nouvelles bases, M. Thoumyre ajournait au 1^{er} juin 1920, la date à laquelle le décret du 26 février 1920, préparé dès le 5 février, rendait la liberté entière au commerce des viandes frigorifiées.

Ainsi, pensait M. Thoumyre, le nouveau *Comptoir National* aurait le temps d'écouler les stocks de viandes qu'il allait racheter à l'Etat et d'organiser la vente au détail.

Les constituants du *Comptoir National* hésitèrent devant ce changement de position et surtout l'importance des engagements financiers qui pouvaient en résulter pour la nouvelle société.

Cependant, un nouveau projet fut élaboré et soumis par M. André Lebon à M. Thoumyre. (C'est ce qu'on a appelé le projet Lebon). M. Thoumyre l'approuva, mais exigea, avant de le signer, que la Société dont les statuts lui étaient soumis, fût régulièrement constituée. Il voulait être assuré de traiter avec un organe réel et existant, tandis que les fondateurs voulaient avoir en mains l'engagement de l'Etat, avant d'engager les frais de constitution de la Société et de verser les fonds.

Il fut néanmoins donné satisfaction au désir de M. Thoumyre. Le capital de 10 millions fut souscrit, et l'Assemblée Générale constitutive de la Société allait avoir lieu, lorsque la Cie du P.-L.-M. s'étant récusée au dernier moment, M. André Lebon refusa de marcher sans son concours et le projet échoua au dernier moment. deux ou trois jours, je crois, après la publication du décret du 26 février 1920.

Ayant eu l'occasion, au début de septembre, de représenter à plusieurs des adhérents au *Comptoir National des Viandes frigorifiées* combien il était regrettable qu'ils n'aient pas su se grouper pour faire des achats destinés à satisfaire des besoins qui s'annonçaient éomme importants, six des plus grosses maisons de commerce en viandes congelées de France, se rendirent à mes représentations et consentirent à former un groupement, mais qui les engagerait le moins possible.

Après avoir pris l'avis de leurs conseils juridiques, ils se déclarèrent disposés à former une Association sous le régime de la loi de 1901 pour effectuer, ou plutôt étudier des achats en commun, sous la seule condition que j'en assumerais la

direction. J'acceptai, sous la condition — à mon tour — qu'ils solliciteraient l'autorisation du Sous-Secrétaire d'Etat et lui soumettraient les statuts de l'Association. Ce qui fut fait le 14 septembre, je crois.

C'est ainsi que se constituait, à cette date, le « *Comité des viandes* », association de la loi de 1901, ouverte à tous les négociants en viandes congelées susceptibles de souscrire 200 tonnes au moins dans les achats de cargaisons de viandes congelées, et qui s'engageaient à ne pas acheter autrement qu'en commun avec leurs collègues.

Cependant, le « *Comité des viandes* », n'étant ni une société coopérative ni une société commerciale, ne faisait pas d'achats lui-même. Les propositions de contrats étaient reçus par lui, examinés et discutés en commun, et quand tous les adhérents étaient d'accord et s'étaient réparti d'avance un tonnage, chacun passait avec le fournisseur un marché distinct et séparé pour son propre lot.

Le *Comité des Viandes* réalisait ainsi d'une manière ingénieuse l'unité de front contre les prétentions des producteurs étrangers qui prétendaient exploiter le marché français et profiter de la hausse extraordinaire qui se produisait alors dans les prix de la viande fraîche.

Cette hausse excessive de la viande fraîche désorientait l'opinion et préoccupait le gouvernement, au point que dans un Conseil des Ministres tenu, si mes souvenirs sont exacts, le vendredi 8 octobre 1920, la question de l'approvisionnement en viande congelée fut agitée. Les représentants du Nord demandaient que l'Etat reprît ses achats, Monsieur Marsal y était absolument opposé. M. Thoumyre fit connaître la création du nouveau groupement constitué sous le nom de *Comité des viandes*, et dit son espoir que ce groupement allait faire les achats nécessaires. Des doutes furent émis sur ses moyens financiers. Monsieur Sarraut, Ministre des Colonies, aurait alors suggéré l'idée que si l'Etat ne reprenait pas les achats il donne tout au moins son concours au groupement en question pour lui faciliter les crédits nécessaires.

Dès la 5^{me} séance du *Comité des Viandes*, M. Thoumyre faisait appel à son concours pour passer d'importants marchés de viandes frigorifiées, il m'engageait à déterminer les adhérents à se transformer en coopérative, forme sous laquelle il serait possible à l'Etat de donner au groupement son concours financier.

Les 9 et 11 octobre, le Sous-Secrétaire d'Etat recevait le bureau du Comité, et le conduisait le 11 au Ministre des Finances, qui décidait de convoquer une conférence des Banques, en vue de l'ouverture de crédit nécessaire à la conclusion des importants marchés de viandes que le Comité avait préparés.

Les Banques ayant montré peu d'empressement à consentir aux divers adhérents du *Comité des Viandes* isolément des crédits pour achats de viandes frigorifiées, M. Marsal, Ministre des Finances, convoquait, pour le vendredi 29 octobre, dans son Cabinet, les représentants de la Banque de France, de la Société Générale, de l'Union Parisienne, de la Banque Nationale de crédit, etc. et exigeait d'eux qu'une ouverture de crédit de 50 millions fut faite par elles au commerce d'importation des viandes congelées, ceci comme une nécessité impérieuse d'ordre social.

Les Banques acceptèrent, sous la condition que tous les adhérents du *Comité des Viandes* garantiraient solidairement tous les crédits consentis, ou constitueraient une Société spéciale au capital de 10.000.000 minimum, capital entièrement versé, qui servirait de garantie aux avances faites.

Les situations des diverses sociétés associées étaient trop différentes pour qu'elles acceptassent ces conditions, et le 17 novembre, après diverses négociations restées infructueuses, le *Comité des Viandes* abandonnait l'idée de se transformer en une Société commerciale et renonçait au concours financier offert par le Gouvernement.

L'idée d'un organisme national d'approvisionnement de la France en viande congelée était ainsi définitivement morte.»

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	4
--------------------	---

Livre Premier

LA SITUATION DU MARCHÉ MONDIAL DES VIANDES AVANT LA GUERRE

CHAPITRE I. — *Généralités sur les viandes frigorifiées*

§ 1. — Les découvertes de Tellier	5
§ 2. — Diverses catégories de viandes frigorifiées	7
§ 3. — Préparation des viandes réfrigérées et congelées	10

CHAPITRE II. — *Les pays producteurs de viande frigorifiée en 1913*

§ 1. — L'Australasie. — Cheptel et exploitations frigorifiques :	
A) Australie ;	13
B) Nouvelle-Zélande ;	18
§ 2. — L'Afrique du Sud. — Cheptel et exporta- tions	20
§ 3. — L'Amérique du Sud. — Cheptel et patu- rages	
A) Argentine ;	21
B) Uruguay ;	24
C) Vénézuëla ;	25

D, Patagonie	25
E, Brésil	25
§ 4. — L'Amérique du Nord. — Pays producteurs de viandes frigorifiées :	
A) Etats-Unis ;	27
B, Canada	28
§ 5. — Les colonies françaises. — Loi de 1888. Décret de 1912 :	29
A, Sénégal (usine de Lyndiane)	30
B) Madagascar (usines frigorifiques)	32
§ 6. — Production mondiale des viandes frigorifiées en 1913	34

CHAPITRE III. — <i>Les pays consommateurs de viande frigorifiée</i>	35
§ 1. L'Angleterre. — Principale puissance consommatrice	35
§ 2. — La France. — Prohibitions douanières de 1888. — Régime de liberté de 1912	38
§ 3. — L'Allemagne	40

Livre Deuxième

LA PERIODE DE PREPARATION.

CHAPITRE IV. — <i>La situation en France en Août 1914</i>	43
§ 1. — Mesures prises par l'Intendance pour le ravitaillement des armées. Réquisitions.	43
§ 2. — La situation du cheptel français. — Craintes des pouvoirs publics :	46
A, Le cheptel avant la guerre ;	48
B) Situation créée du fait de la guerre. — Mobilisation. — Invasion ennemie	50
CHAPITRE V. — <i>La Commission Extraparlamentaire des viandes congelées</i>	53
§ 1. — Les travaux de la Commission. — Eva-	

évaluation des besoins de la France	55
§ 2. — Les conclusions des rapporteurs, MM. Massé et Quentin, leur adoption par la Commission	58
CHAPITRE VI. — <i>Le projet des 120.000 tonnes au Parlement</i>	65
§ 1. — Le projet. — Texte. — Son adoption par la Chambre des Députés	65
§ 2. — Accueil réservé au projet par le Sénat. Attaques et critiques	67
§ 3. — Echec définitif du projet. — Conclusions du rapporteur de la Chambre	76

Livre Troisième

CONVENTION AVEC L'ANGLETERRE POUR L'ACHAT
DES VIANDES.

CHAPITRE VII. — <i>Les Conventions franco-anglaises pour l'achat des viandes</i>	
§ 1. — Les achats de l'Intendance et l'action de Sir Thomas Robinson en Août 1914. . . .	87
§ 2. — Le 4 ^e Convention franco-anglaise. Texte de l'accord	90
CHAPITRE VIII. — <i>Les négociations avec le Gouvernement anglais pour l'adaptation de la Conven- tion de Janvier 1915 au projet d'achat des 120.000 tonnes</i>	97
§ 1. — Les négociations. — Accord projeté. . . .	98
§ 2. — Difficultés soulevées par les colonies an- glaises quant à l'application de l'accord projeté	103
CHAPITRE IX. — <i>Adhésion de l'Italie au régime d'achat en commun des viandes frigorifiées</i>	111

CHAPITRE X. — <i>L'exécution de l'accord franco-anglais de 1915</i>	117
CHAPITRE XI. — <i>Le renouvellement de la Convention franco-anglaise</i>	123
§ 1. — Les négociations. — Bases de discussion	123
§ 2. — L'accord définitif	139
CHAPITRE XII. — <i>Achats du Gouvernement français à transporter sous pavillon national.</i>	137
§ 1. — Achats et procédure d'achats directs du Gouvernement français. — Difficultés avec le « Board of trade »	
§ 2. — Achats de viande congelée du Vénézuëla	143
CHAPITRE XIII. — <i>Accord pour le Ravitaillement de l'armée d'Orient</i>	145

Livre Quatrième

LES VIANDES DES COLONIES

EXECUTION DE LA CONVENTION ANGLAISE 1916-1919.

CHAPITRE XIV. — <i>L'utilisation des viandes congelées coloniales</i>	149
§ 1. — L'utilisation des viandes congelées coloniales et le Parlement. — Proposition de loi Boussenot	149
§ 2. — La production de viande congelée aux Colonies pendant la guerre :	154
A) Sénégal ;	
B) Madagascar C ^o Gle Frigorifique. — Sté Rochefortaise. — Commission du Cheptel Bovin de Madagascar)	157
C) L'Algérie. — Situation du Cheptel. — Réquisitions. — Abattoir de Maison Carrée	163

CHAPITRE XV. — <i>Exécution de la Convention franco-anglaise de 1916 à 1919</i>	
§ 1. — Les livraisons faites par l'Angleterre en 1916-17. — Causes des variations dans les programmes de livraison. — La production mondiale	173
§ 2. — The « Meat and fats Committee » — 1917 Livraison de viande congelée en 1918...	180
§ 3. — L'expiration de la Convention franco-anglaise	185
§ 4. — La période de transition.	188
CHAPITRE XVI. — <i>Le régime des Importations de viande frigorifiée créé par le Décret de Novembre 1920</i>	191

Livre Cinquième

TRANSPORTS ET ENTREPOTS FRIGORIFIQUES

CHAPITRE XVII. — <i>Les transports maritimes</i>	
§ 1. — Navires frigorifiques	197
§ 2. — Situation comparée des flottes frigorifiques anglaise et française	200
§ 3. — Création d'une flotte frigorifique française	204
§ 4. — Contrats de fret	207
CHAPITRE XVIII. — <i>Les Entrepôts frigorifiques</i>	
§ 1. — La situation en 1914-1915	213
§ 2. — Entrepôts de débarquement	214
§ 3. — Entrepôts de répartition et abattoirs frigorifiques du territoire	223
CHAPITRE XIX. — <i>Les transports par Chemin de fer</i>	227

Livre Sixième

LA REPARTITION DES VIANDES FRIGORIFIÉES

CHAPITRE XX. — <i>Le Ravitaillement des armées</i>	237
CHAPITRE XXI. — <i>Ravitaillement de la population civile</i> ..	241
§ 1. — Cessions de viande congelée à la popula- tion parisienne :	243
A) La période des tatonnements	243
B) Les réalisations	251
§ 2. — Vente de la viande congelée en province	259
A) Vente par l'intermédiaire du Commerce ..	259
B) Vente par les soins d'organisations munici- pales	262
§ 3. — Quelles quantités de viandes furent ven- dues à la population civile ?	266

CONCLUSIONS

CHAPITRE XXII. — <i>Aperçu sur la situation du troupeau français en 1920</i>	269
CHAPITRE XXIII. — <i>La situation actuelle de l'Industrie fri- gorifique en France et son avenir</i>	
§ 1. — Situation de l'Industrie frigorifique :	275
A) Entrepôts	276
B) Matériel roulant	278
C) Flotte frigorifique	279
§ 2. — Le marché des viandes en France — son organisation — sa réforme possible par le développement de l'Industrie frigo- rifique	282
§ 3. — L'avenir de l'Industrie frigorifique aux Colonies : ..	296
A) Madagascar	291
B) L'Algérie	293

C) Maroc	294
D) Tunisie	296
E) Autres colonies	297
Bibliographie	301
Note additionnelle	307

